STRATÉGIE MARITIME

LA STRATÉGIE MARITIME À L'HORIZON 2030

PLAN D'ACTION 2015-2020

ENSEMBLE on fait avancer le Québec

Québec

Version 1.00 – 29 juin 2015

Le sommaire et la version intégrale
de la Stratégie maritime
sont accessibles sur le site Internet
stratégiemaritime.gouv.qc.ca

Photo de couverture
Josiane Briand, diplômée en Navigation
Gracieuseté de l'Institut maritime du Québec

This document is also available in English.

©Gouvernement du Québec
Secrétariat aux affaires maritimes
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales
du Québec, 2015
ISBN : 978-2-550-73170-2 (format PDF)

STRATÉGIE MARITIME

Version intégrale

ENSEMBLE on fait avancer le Québec

Québec

MOT DU **PREMIER MINISTRE**

La prospérité du Québec se bâtit grâce à la créativité et à l'audace de nos travailleurs et de nos entrepreneurs. Elle se bâtit également par la valorisation de nos atouts et le développement de projets qui créeront des emplois de qualité, protégeront notre environnement et auront des retombées directes dans nos communautés.

Le Saint-Laurent est une de nos grandes richesses. Depuis sa source dans les Grands Lacs jusqu'à son embouchure, le Saint-Laurent s'étend sur 3 200 km, avec un estuaire large de plus de 65 km.

Notre gouvernement est le premier de l'histoire du Québec à proposer une Stratégie maritime. Celle-ci vise à préserver la biodiversité et nos écosystèmes maritimes, à créer des emplois intéressants dans nos régions et à faire du Québec une plaque tournante du commerce transatlantique.

Elle permettra au Québec de profiter d'un contexte qui verra les occasions d'affaires se multiplier au cours des prochaines années. La mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, entraînant à terme la suppression des barrières tarifaires, conduira à une intensification des échanges maritimes. L'accès à l'intérieur du continent nord-américain par le fleuve et la Voie maritime du Saint-Laurent constitue un avantage indéniable pour les entreprises européennes souhaitant étendre leurs activités au Canada ou aux États-Unis.

L'agrandissement des écluses du canal de Panama modifiera également les flux de commerce à l'avantage des ports de la côte Est.

La Stratégie maritime contribuera à la mise en valeur de l'industrie des pêches et au développement du tourisme maritime. Elle encouragera la recherche scientifique, le développement de l'expertise maritime, la concertation des communautés et la mise en valeur responsable du fleuve Saint-Laurent. Ainsi, à l'image du Québec, elle affirmera le caractère indissociable des dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable.

J'invite tous les partenaires du milieu maritime à tirer avantage des nombreuses occasions offertes par ce plan d'action 2015-2020 de la Stratégie maritime. Nous convions également l'ensemble de la population du Québec à profiter du plein potentiel offert par les richesses de notre vaste territoire maritime. Unissons nos forces afin de profiter pleinement de carrières stimulantes pour notre jeunesse, de paysages uniques pour nos familles et d'occasions de croissance pour nos entreprises.

Philippe Couillard

Premier ministre du Québec

MOT DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS ET À L'IMPLANTATION DE LA STRATÉGIE MARITIME

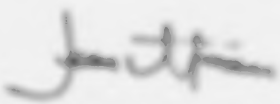
La Stratégie maritime est un plan ambitieux et visionnaire qui mettra en valeur l'immense potentiel maritime du Québec et en favorisera la croissance et la pérennité dans les prochaines années. Un plan qui nous permettra de valoriser une ressource aux possibilités de développement infinies : le Saint-Laurent.

Ce projet de société, élaboré sur un horizon de quinze ans, misera sur les avantages concurrentiels du Québec et en particulier sur son positionnement géographique stratégique par rapport aux grands marchés internationaux et nationaux, dans un contexte où les échanges commerciaux sont favorisés par différents accords économiques de nature internationale.

La Stratégie maritime appartient aux citoyens et aux citoyennes de nos régions, qui bénéficient du savoir-faire et du leadership nécessaires afin de faire rayonner notre industrie bien au-delà des frontières. Elle appartient aux gens d'affaires qui découvriront en elle, notamment avec l'implantation des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, des occasions d'affaires insoupçonnées. Enfin, elle appartient à toutes les Québécoises et à tous les Québécois soucieux de mener à terme un développement maritime responsable, dont les bénéfices se feront sentir partout en province, par la croissance de notre économie et la création d'emplois stimulants dans toutes nos régions.

Élaboré avec la participation soutenue des forces vives du milieu maritime, notre plan d'action pour les cinq prochaines années jettera les bases du Québec maritime de l'avenir. Nous posons des actions concrètes pour soutenir les chantiers maritimes québécois, favoriser le transport maritime de courte distance, améliorer l'offre de service de la Société des traversiers du Québec, développer l'industrie touristique maritime, assurer la pérennité de l'industrie des pêches et de l'aquaculture, appuyer l'innovation et la recherche ainsi que pour soutenir la formation et le développement d'une main-d'œuvre qualifiée. Ainsi, le Québec sera appelé à tirer parti pleinement de son savoir-faire et de ses richesses maritimes.

Aujourd'hui, il n'en tient qu'à nous de faire de ce majestueux cours d'eau un acteur économique, social et environnemental de premier plan. Par le déploiement de la toute première Stratégie maritime de notre histoire, nous façonnerons ensemble le Québec de demain. Un Québec tourné vers le développement responsable de l'une de ses plus précieuses ressources : le Saint-Laurent.



Jean D'Amour

Ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime
Ministre responsable des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

TABLE **DES MATIÈRES**

INTRODUCTION

01.

LE TERRITOIRE MARITIME, UN MOTEUR DE LA RICHESSE COLLECTIVE DU QUÉBEC

La Stratégie maritime mise sur le potentiel exceptionnel que représentent le Saint-Laurent et les côtes québécoises. Ce territoire maritime a en effet contribué et contribue encore aujourd'hui à la richesse économique, environnementale et sociale du Québec. Cet apport, trop souvent oublié ou tenu pour acquis, est pourtant à la source d'une économie maritime québécoise importante et porteuse d'un écosystème maritime riche en diversité tout en étant au cœur du bien-être des communautés riveraines et côtières.

1.1. Le Saint-Laurent, ses affluents et les côtes septentrionales : des atouts exceptionnels du Québec

1.1.1. Une ressource intimement liée à l'histoire du Québec

La société québécoise et le Saint-Laurent ont une histoire intimement liée. La découverte du Québec ainsi que son développement à la fois social et économique sont directement associés au Saint-Laurent. Ainsi, les principales villes du Québec ont été fondées le long du fleuve, certaines d'entre elles ont d'ailleurs été nommées en fonction des caractéristiques des cours d'eau à leur emplacement. C'est le cas notamment de Québec[1] et de Trois-Rivières. Les premières activités commerciales de la province étaient aussi tributaires d'un accès aux voies maritimes, notamment aux fins d'exportation des ressources naturelles vers l'Europe.

Il existe ainsi un lien étroit entre le territoire maritime du Saint-Laurent et les activités humaines, de sorte que la vallée du Saint-Laurent est aujourd'hui occupée par au-delà de 70 % de la population québécoise, qui s'y alimente et s'y divertit. Une proportion importante d'entreprises est également localisée le long du Saint-Laurent, afin notamment de bénéficier d'un accès stratégique aux marchés intérieur et international.

Par ailleurs, les côtes septentrionales québécoises de la baie James, de la baie et du détroit d'Hudson ainsi que de la baie d'Ungava sont au cœur du tissu socioéconomique des communautés nordiques. Leur accès maritime est en effet essentiel pour assurer leur approvisionnement et leur développement économique. C'est le cas notamment des communautés cries et inuites habitant les villages côtiers du Nord.

1.1.2. Un vaste territoire maritime et un environnement exceptionnel

Le territoire maritime[2] du Québec est non seulement composé d'eau, mais également de littoraux. Scindé en deux, il s'étend d'abord au nord, sur plus de 2 700 kilomètres. Cette partie nordique est composée d'affluents et de plusieurs échancrures et baies le long des côtes septentrionales de la baie James, de la baie et du détroit d'Hudson ainsi que de la baie d'Ungava.

Au sud, le territoire maritime est évidemment constitué du Saint-Laurent, à la fois du fleuve, de l'estuaire et du golfe ainsi que de son littoral. Le Saint-Laurent fait partie d'un vaste ensemble que l'on appelle le *bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent*. Le Saint-Laurent capte à lui seul les eaux de sept des treize régions hydrographiques qui regroupent l'ensemble des 430 bassins versants majeurs du Québec, soit plus du tiers de l'ensemble du territoire québécois.

Le Saint-Laurent est un ensemble d'écosystèmes uniques et diversifiés. Son fleuve est composé d'une alternance de lacs fluviaux, de tronçons étroits et de rapides s'ouvrant sur un estuaire fluvial, à Trois-Rivières. Puis, les eaux douces du fleuve brassées par les marées deviennent de plus en plus salées en aval de Québec et présentent des caractéristiques marines à partir de Tadoussac. Le Saint-Laurent s'élargit ensuite à la hauteur de Pointe-des-Monts pour devenir un golfe, soit une vaste avancée de la mer à l'intérieur des terres. Ces écosystèmes riches et variés rassemblent une faune et une flore uniques dont les caractéristiques varient en fonction des marées et du degré de salinité (voir section 1.3.1).

À ce territoire maritime il faut ajouter le fjord du Saguenay, la rivière Saint-Maurice et les portions québécoises des rivières des Outaouais et Richelieu ainsi que de la Baie des Chaleurs, pour ne nommer que celles-ci, et, bien entendu, leurs littoraux (**figure 1**). L'annexe 6 fournit une description plus détaillée de la géographie du territoire maritime du Saint-Laurent.

1.2. Une contribution à la richesse économique du Québec

1.2.1. Une économie maritime diversifiée et créatrice d'emplois

L'économie maritime du Québec regroupe plusieurs secteurs économiques qui reposent sur le potentiel d'utilisation ou d'exploitation que représente le territoire maritime québécois. Parmi ces secteurs, il y a ceux qui sont dits « traditionnels » tels le transport maritime, les activités portuaires, la construction navale, le tourisme et les pêcheries. Il y a également ceux qui sont dits « émergents » tels les biotechnologies marines, l'aquaculture, la protection des écosystèmes, le contrôle et la surveillance des activités maritimes, les services de soutien de même que l'enseignement et la recherche dans le domaine maritime.

En plus d'être capitale pour l'ensemble de l'économie québécoise, l'économie maritime est très diversifiée et créatrice de nombreux emplois. Comme l'indique le **tableau 1**, en 2013, le secteur de l'économie maritime soutenait 24 948 emplois directs dont 13 222 dans le domaine des transports, soit 53 % de ces emplois. Il est

[1] Vient d'un mot amérindien qui signifie « là où le fleuve se rétrécit ».

[2] Le territoire maritime est illustré à titre indicatif. Par ailleurs, aux fins du présent document, le terme maritime est pris dans un sens large afin de couvrir tout ce qui a rapport aux ressources fluviales, marines et littorales.

Figure 1 Territoire maritime

Territoire maritime (à titre indicatif)

Infrastructures de transport

- Chemin de fer
- Desserte maritime
- Route gravelée
- Route pavée

Frontières

- Frontière internationale
- Frontière interprovinciale ou interterritoriale
- Frontière Québec – Terre-Neuve-et-Labrador (cette frontière n'est pas définitive)

Sources

Données	Organisme	Année
Divisions territoriales	MERN	2015
Infrastructures de transport	MERN	2015
Territoire maritime	MCE	2015

Réalisation

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
Ministère du Conseil exécutif

Note : La présente carte n'a aucune portée légale.

© Gouvernement du Québec, 2015

suivi des produits de la mer (33 %), de la construction navale (8 %) et du tourisme associé aux croisières internationales (6 %). Ces emplois et les retombées économiques qui en découlent se retrouvent, à divers degrés, dans chacune des régions du Québec.

Tableau 1 : Nombre d'emplois directs liés à l'économie maritime du Québec selon les secteurs (2013)

SECTEURS	NOMBRE D'EMPLOIS	%
Transport maritime (1)	13 222	53
Produits de la mer (2)	8 136	33
Construction navale (3)	1 990	8
Tourisme associé aux croisières internationales (4)	1 600	6
Total	**24 948**	**100**

(1) Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime. *Étude sectorielle sur les effectifs maritimes au Québec*, rapport préparé par Zins Beauchesne et associés, 2013.

(2) Pêches et Océans Canada - région de Québec ; ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. *Emplois directs dans les pêches et l'aquaculture commerciale*, données préliminaires, 2013.

(3) Compilation à partir des données individuelles d'entreprises de construction navale (2013).

(4) Ministère du Tourisme, données de 2012.

Mentionnons que plusieurs dizaines de milliers d'emplois dans les secteurs connexes sont également associés à l'économie maritime. Ainsi, les activités de transport maritime sont étroitement liées au transport terrestre, car la très grande majorité des marchandises embarquées et débarquées à un port est acheminée ensuite par camion, par train ou par pipeline, à son lieu d'expédition ou de réception. Il en va de même pour les entreprises manufacturières qui ont recours au transport maritime pour leur approvisionnement ou leur distribution. Pour ces entreprises, la proximité des installations portuaires représente un facteur déterminant de localisation.

1.2.2. Un vaste réseau portuaire en soutien au commerce international

Le Saint-Laurent offre au Québec la possibilité de se positionner comme la porte internationale de l'est de l'Amérique du Nord. Il lui confère un avantage concurrentiel indéniable, soit une situation géographique stratégique, en le positionnant sur l'axe des grands itinéraires multimodaux de transport des marchandises. Il est l'entrée d'une voie navigable de 3 770 kilomètres, qui pénètre jusqu'au cœur du continent nord-américain, à l'extrémité ouest du lac Supérieur. Cette route maritime constitue le plus court chemin entre l'Europe et le centre de l'Amérique, deux zones parmi les plus industrialisées au monde (**figure 2**).

Le Québec peut compter sur la présence d'une vingtaine de ports commerciaux faisant partie du **réseau portuaire commercial stratégique** (**figure 3**), dont onze sont la propriété du gouvernement fédéral — cinq administrations portuaires canadiennes et six ports de Transports Canada —, trois de corporations à but non lucratif, trois du secteur privé, deux des organisations municipales et un du gouvernement du Québec. Par ailleurs, une vingtaine de quais privés se retrouvent à l'intérieur des ports publics.

Une première désignation de ce réseau portuaire commercial stratégique a été faite en 2002, dans le cadre des travaux du Forum de concertation sur le transport maritime. Cette désignation a été actualisée en 2015.

Depuis la mise en place d'un nouveau régime portuaire par le gouvernement canadien, en 1995, Transports Canada a reçu le mandat de transférer ses installations portuaires à d'autres ordres de gouvernement, à des corporations sans but lucratif ou au secteur privé. Deux installations commerciales (Havre-Saint-Pierre et Pointe-au-Pic) ont ainsi été transférées et six autres ont le potentiel de l'être (Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Matane, Chandler et Rimouski), sans parler des quais à vocations autres dont Transports Canada souhaite également se départir.

Le réseau portuaire commercial stratégique est un élément vital du système de transport du Québec. Il joue un rôle clé dans l'économie québécoise, soutenant les entreprises œuvrant dans le commerce international ainsi que dans des secteurs stratégiques, tels que de l'aluminium, la métallurgie et les pâtes et papiers. En 2011, le Québec desservait par voie maritime les principaux marchés états-uniens, européens, asiatiques et africains, et ce, avec un total de 58 millions de tonnes en chargement et de 40,9 millions de tonnes en déchargement[6]. La **figure 4** illustre la façon dont ces chargements et déchargements de marchandises sont répartis entre les différents marchés.

Les ports commerciaux du Québec se sont conformés aux exigences de ces marchés et ont adapté leurs

[6] STATISTIQUE CANADA. *Transport maritime au Canada 2011*. Il convient de noter que ces données sont compilées à partir d'une enquête effectuée sur les chargements et les déchargements dans les différents ports du Québec (Statistique Canada, *Enquête sur le Transport maritime au Canada*, catalogue nº 54-205-X). La provenance et la destination des chargements n'indiquent pas nécessairement qu'il s'agit d'importation ou d'exportation de marchandises. Une large part de la marchandise est en fait transbordée à partir des grands sites portuaires européens comme Anvers, en Belgique, ou Rotterdam, aux Pays-Bas.

Figure 2 Grands itinéraires multimodaux de transport des marchandises

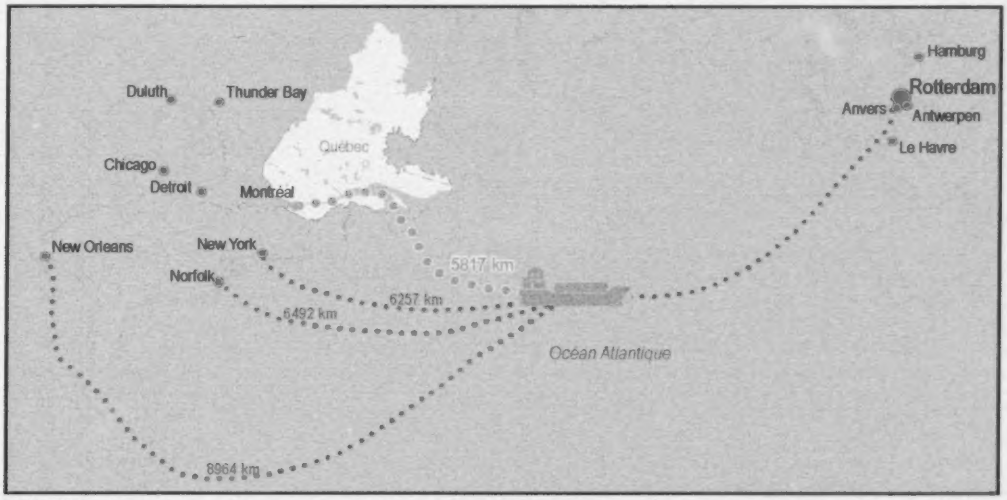


Figure 3 Réseau portuaire commercial stratégique du Québec

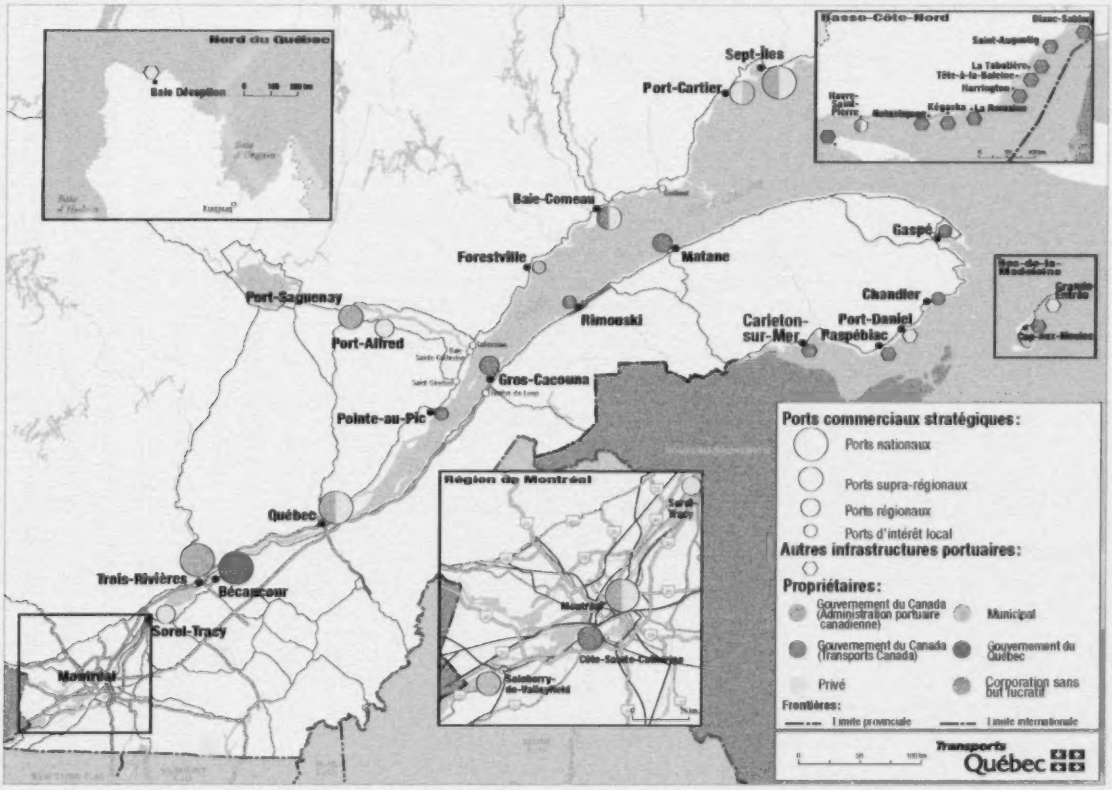
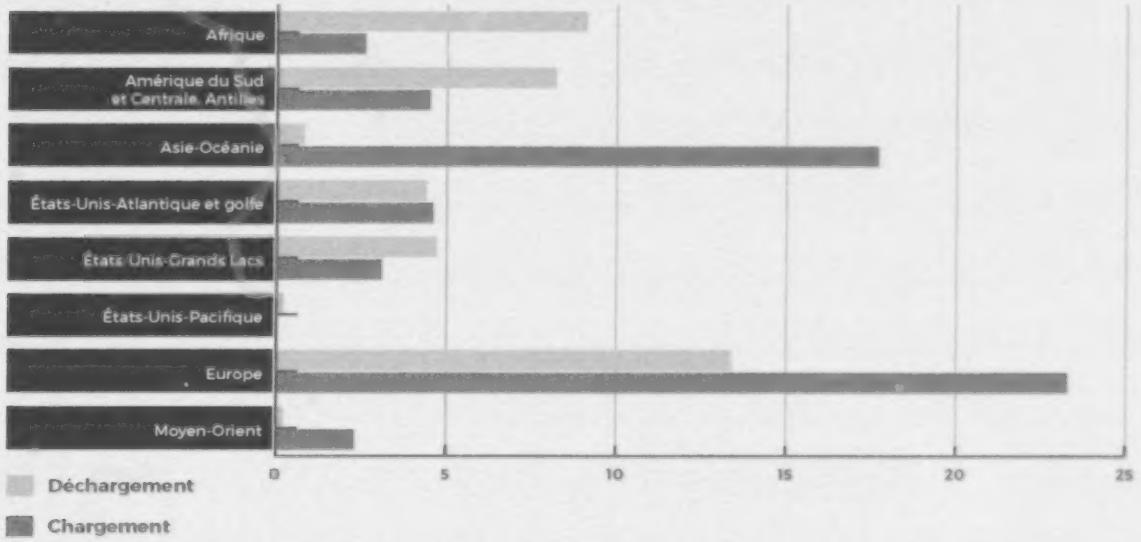


Figure 4 Transport maritime international du Québec

Tonnage chargement et déchargement du fret en 2011 (million de tonnes)



Source: Statistique Canada, *Transport maritime au Canada (2011)*, catalogue nº 54-205-X, 2012.

Encadré 1 : LES PLUS IMPORTANTS PORTS DU QUÉBEC

- Le **port de Montréal** représente un atout économique extraordinaire pour le Québec. Il est le plus important port à conteneurs de la côte est canadienne et il offre un potentiel de croissance important. Ceci lui donne un pouvoir d'attraction majeur auprès d'investisseurs étrangers et constitue un avantage économique indéniable pour le Québec. Il s'agit en outre du deuxième plus grand port du Canada, après Vancouver, et du cinquième plus important port de la côte est du continent. Il est interconnecté aux réseaux ferroviaires (par le CN et le CP) et routiers, ce qui lui permet de rejoindre un marché de plus de 135 millions de personnes, situé dans un rayon de 1 000 kilomètres.

- Les activités du port de Montréal s'inscrivent dans un contexte où le marché mondial du conteneur a fait l'objet d'une croissance historique moyenne annuelle de 10 %, ces dernières années. Ce type de transport par mer représentait 16 % des échanges en termes de volume en 2012, mais déjà plus de 50 % de la valeur des échanges, depuis 2007. Notons toutefois que la croissance dans le secteur des transports de conteneurs a ralenti en 2012 et est passée de 13,1 % en 2010, à 7,1 % en 2011, et à 3,2 % en 2012[7]. Malgré ce ralentissement, le port de Montréal est encore très bien positionné sur le plan concurrentiel et représente un potentiel d'attraction des investissements privés considérable en raison de l'importance des volumes qui y sont actuellement transités. Le port de Montréal planifie un vaste projet d'expansion, à Contrecœur. Ce projet engendrera des investissements publics et privés de l'ordre de 750 millions de dollars.

infrastructures en conséquence. C'est ainsi que le port de Montréal est associé aux conteneurs, celui de Québec, au vrac solide et liquide, et celui de Sept-Îles, au minerai (voir **encadré 1**). Par ailleurs, ce dernier profitera de façon particulière du **Plan Nord**, compte tenu des besoins des compagnies minières en matière de quais en eau profonde ainsi que de centres de transbordement et de traitement du minerai.

[7] *Review of Maritime Transport 2013*, pages 6, 22 et 24.

Encadré 1 : LES PLUS IMPORTANTS PORTS DU QUÉBEC *(suite)*

- Le **port de Sept-Îles**, pour sa part, est le plus important port minéralier au Canada. Ouvert à l'année, ce port en eaux profondes s'est doté, récemment, d'un quai multiusager en mesure de recevoir les plus grands vraquiers qui existent actuellement (Chinamax[8]). Quelque 23 millions de tonnes de marchandises y sont manutentionnées annuellement, principalement du minerai de fer. Près de 80 % de la marchandise embarquée au port de Sept-Îles est destinée aux marchés internationaux[9].
- Le **port de Québec** mérite également une attention particulière du fait qu'il est extrêmement compétitif dans le transbordement du vrac solide et liquide. Des investissements majeurs totalisant 550 millions de dollars sont prévus pour permettre l'agrandissement de ses installations, dont l'extension de sa ligne de quai de 600 mètres avec un tirant d'eau pouvant atteindre jusqu'à 16 mètres à marée basse, la mise en place de nouvelles installations pour accueillir davantage de vrac liquide, l'agrandissement de la surface d'entreposage de 18 hectares et le réaménagement de la plage de la baie de Beauport. Ces investissements généreront environ 3 000 emplois permanents selon l'administration du port.
- Le port de Québec est aussi réputé pour le tourisme de croisière. Il fait ainsi figure de véritable locomotive pour l'ensemble des sites touristiques du Québec. Les retombées économiques du port à cet égard vont donc bien au-delà de la seule région de la Capitale-Nationale et se répercutent sur tout le Québec, dont Montréal. Des projets de réaménagement du terminal de croisières sont en cours, et le gouvernement entend appuyer l'administration du port de Québec à cet égard.

1.2.3. Une intégration modale stimulant l'ensemble de la chaîne logistique

Par ailleurs, depuis les 25 dernières années, l'augmentation des échanges commerciaux du Québec à l'échelle internationale a conduit à une croissance rapide du flux de marchandises, ce qui a favorisé en parallèle l'éclosion du **transport intermodal et de l'industrie de la logistique**.

Cette émergence a suscité des investissements massifs dans la mise à niveau d'équipements et d'infrastructures de transport ainsi que dans l'implantation de terminaux permettant le transbordement des marchandises d'un mode de transport à un autre. Ce phénomène explique également certains projets majeurs d'infrastructures logistiques envisagés au Québec. On peut penser aux projets d'implantation de pôles logistiques, à Vaudreuil-Soulanges et à Contrecœur. En plus des retombées économiques découlant directement de ces projets d'investissements, l'économie québécoise pourra tirer profit des entreprises d'ici qui bénéficieront ainsi d'un accès plus efficace aux marchés.

Le transport maritime a aussi la particularité d'attirer des investissements provenant des **autres secteurs industriels**, ce qui permet d'inscrire l'économie maritime en complémentarité avec l'économie globale du Québec (voir **encadré 2**).

[8] Un navire de type Chinamax est de très fort tonnage, soit plus de 300 000 tonnes métriques.

[9] MERN.

Encadré 2 : LE TRANSPORT MARITIME FAVORISE LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DU QUÉBEC

- L'approvisionnement de nombreux chantiers miniers et l'expédition du minerai vers les centres de transformation ou vers les marchés d'exportation reposent presque totalement sur le transport maritime. Le Saint-Laurent, le Saguenay et certains axes vers le Nord-du-Québec sont essentiels au développement économique associé au Plan Nord.
- Dans le secteur des alumineries du Québec, le transport maritime est très important pour des activités d'importation et d'exportation.
- Le transport maritime est une activité névralgique pour les secteurs en amont et en aval des industries pétrolières. Il sert à apporter aux raffineries certaines matières premières requises pour le raffinage et permet de transporter ensuite une partie des produits pétroliers vers les marchés.

L'impact du transport maritime sur le développement industriel s'observe également par la concentration d'entreprises dans des zones géographiques situées à proximité des ports. Ces entreprises s'y implantent de façon à utiliser le transport maritime pour être plus compétitives sur les marchés internationaux. Ces zones comprennent des activités manufacturières diverses qui s'ajoutent à celles du transport. À titre d'exemple, on y retrouve des entreprises œuvrant dans la production de papier, la transformation du bois, de l'énergie, des métaux et des minéraux ainsi que dans l'usinage et l'assemblage de pièces. S'y retrouvent également des entreprises de transformation alimentaire (incluant la transformation des produits de la mer) et de fabrication de produits chimiques et pétrochimiques.

1.2.4. Le transport maritime : un vecteur du développement industriel et économique

L'économie du Québec peut compter sur l'expertise et la disponibilité des **entreprises de transport maritime**. Les transporteurs utilisent, en fonction des besoins des clientèles, des navires de tous les types et de tous les gabarits, tels que des barges, des céréaliers, des chimiquiers, des minéraliers, des navires de croisière, des navires-citernes, des paquebots, des pétroliers, des porte-conteneurs, des remorqueurs et des vraquiers.

Au-delà de l'activité économique directement associée au transport maritime, des secteurs de soutien y sont étroitement reliés et contribuent à la prospérité de la province. Le Québec peut ainsi compter sur **sept chantiers navals** pour répondre aux besoins de l'industrie maritime. L'industrie navale québécoise a l'avantage d'être à proximité d'un bon nombre d'armateurs canadiens et d'être bien au fait de leurs besoins en ce qui a trait à la réparation et à l'entretien des flottes de bateaux. Par ailleurs, elle possède une précieuse expertise sur les exigences particulières du climat nordique pour les navires.

Ces chantiers qui emploient, bon an, mal an, entre 1 200 et 2 000 personnes par année selon la demande, construisent, réparent ou transforment divers types de navires dont des bateaux de pêche, des navires d'excursion, des plateformes d'exploitation pétrolière, des remorqueurs et des traversiers. Il y a lieu de souligner à cet effet que le chantier Davie Canada est le plus grand constructeur de navires du Canada en termes de capacité. Il existe également, au Québec, deux entreprises spécialisées dans la réparation à flot : Mount Royal Walsh et Scandiana.

Il faut ajouter au secteur de la construction navale une panoplie de petites et moyennes entreprises (PME) qui gravitent autour des grands chantiers, notamment dans le domaine de la conception navale.

Encadré 1 : LES CHANTIERS MARITIMES DU QUÉBEC ET LEURS PRINCIPAUX SERVICES[10]

CHANTIER DAVIE CANADA (Lévis)

- Construction et réparation de navires de différentes catégories et de grand tonnage ;
- Fabrication d'infrastructures en haute mer : plateformes, structures flottantes et sous-marines ;
- Produits et services spécialisés.

INDUSTRIES OCEAN (Isle-aux-Coudres)

- Spécialisation dans les navires à coque d'acier ou d'aluminium, de petit à moyen tonnage ;
- Travaux de structure, rénovation, conversion, remotorisation et inspection ;
- Services de remorquage et de sauvetage maritimes.

GROUPE MARITIME VERREAULT (Les Méchins)

- Réparation et entretien de différents types de navires : cargos, laquiers, pétroliers, navires de croisière ;
- Conversion de navires.

CHANTIER NAVAL FORILLON (Gaspé)

- Construction de bateaux de pêche, de remorqueurs et de traversiers ;
- Entretien et réparation de bateaux de tout acabit.

MÉRICHEM MARITIME (Montréal)

- Construction, réparation et inspection de remorqueurs, traversiers, navires semi-hauturiers et chalands.

NAVAMAR (Montréal)

- Spécialisation dans la réparation de navires océaniques et continentaux de toutes natures et de toutes tailles, du pétrolier au remorqueur portuaire.

RECHERCHES ET TRAVAUX MARITIMES CONSTRUCTIONS (Québec)

- Construction de bateaux d'excursion en aluminium avec propulsion par jet d'eau, qui sont en service à travers le monde.

[10] Information tirée des sites Web des différentes entreprises. Consultés le 9 mars 2015.

Figure 5 Axe Canada – Nouvelle-Angleterre pour les croisières internationales

1.2.6. Le tourisme : des attraits uniques et une industrie en pleine expansion

Le Saint-Laurent figure parmi les plus beaux cours d'eau du monde. Son décor enchanteur se transforme au gré de son parcours et des saisons. Ses lieux uniques lui valent une reconnaissance internationale. Ainsi, le site patrimonial du Vieux-Québec et le parc national de Miguasha, dans la Baie des Chaleurs, s'inscrivent sur la liste des sites du patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est le cas également du lac Saint-Pierre, en amont de Trois-Rivières, qui a été déclaré réserve mondiale de la biosphère par ce même organisme.

Les sites naturels et patrimoniaux présents le long du Saint-Laurent représentent des produits et des attraits qui ont avantage à être mis en valeur dans les itinéraires et les programmes élaborés par les voyagistes. Ils représentent des atouts concurrentiels et répondent à la demande des marchés touristiques hors Québec.

Les grandes zones longeant le Saint-Laurent offrent par conséquent une destination originale et incontournable aux différentes clientèles touristiques. C'est le cas, entre autres, des **international cruises**, un secteur en émergence. À cet effet, l'Association des croisières du Saint-Laurent constitue un allié indispensable du gouvernement dans la structuration des croisières internationales sur le Saint-Laurent. Cette organisation regroupe l'offre des neuf escales[7] dans l'axe Canada-Nouvelle-Angleterre, reconnues le long du Saint-Laurent et constitue un levier de structuration de l'offre et de mise en marché important pour ses membres et partenaires (**figure 5**).

Ainsi, entre 2006 et 2014, le nombre de croisiéristes ayant foulé le sol québécois est passé de 112 000 à plus de 260 000, soit plus du double[8]. En 2012, les opérations associées aux croisières internationales au Québec ont généré 105 millions de dollars en retombées économiques en plus d'avoir créé 1 800 emplois.

L'observation des mammifères marins s'avère également une activité touristique fort populaire au Québec. Entre 2005 et 2009, quelque 275 000 visiteurs et visiteuses en moyenne se sont déplacés chaque année vers le parc marin Saguenay-Saint-Laurent, première aire marine protégée créée au Québec, en 1998, pour observer les mammifères dans leur environnement

naturel. En 2015, la majorité des visiteurs et visiteuses de ce parc provenait de la France, de l'Ontario et des États-Unis.

La navigation maritime québécoise offre d'autres produits touristiques prometteurs. L'ambitieux axe récréotouristique [illegible] vers Kuujjuaq connaissent une progression notable.

Ce constat est remis en question notamment par la détérioration de la qualité de l'expérience en croisières excursions sur le Saint-Laurent ainsi que par l'augmentation de la distance [illegible] pour se rendre jusqu'au [illegible]. Le Québec accueille annuellement environ 600 000 passagers et passagères dans ce type de croisières, dont plus de 65 % au port [illegible] du Saguenay–Saint-Laurent.

Les [illegible] ont également un impact considérable sur l'accessibilité et la mise en valeur des espaces naturels [illegible].

5.2.6 L'industrie des pêches et de l'aquaculture : tournée vers l'avenir

Le Saint-Laurent abrite un bassin de ressources marines d'une grande richesse. C'est l'industrie de la pêche qui exploite le plus ces ressources. Cette industrie contribue [illegible] à la vitalité économique de plusieurs régions du Québec, telles que la Baie-Saint-Laurent, la Côte-Nord, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine.

Avec l'effondrement des stocks de poissons de fond au début des années 90, cette industrie a [illegible] dû modifier substantiellement son [illegible] et la nature de ses investissements [illegible]. Depuis, [illegible] de crabe des neiges, du homard et de la crevette qui a [illegible] représente environ 90 % de la valeur des débarquements[1].

Par ailleurs, la pêche commerciale en haute mer, le secteur de la mariculture (aquaculture en eau marine), le secteur de la prise in culture (aquaculture en eau douce) et la pêche sportive contribuent [illegible] de la création de richesse dans plusieurs régions du Québec [illegible].

[1] Pêches et Océans Canada (2019).

[2] Statistics, [illegible]

Encadré 5 : Les nouvelles mobilités et le rôle du Saint-Laurent [illegible]

- Les navettes fluviales [illegible] dans la région de Montréal, un élément [illegible] qui [illegible] du fait qu'elles peuvent s'arrimer avec les réseaux cyclables et piétonniers de la Rive-Sud et du Nord[illegible] métropolitain.
- La région métropolitaine compte en effet huit services de navettes, sur le Saint-Laurent et le lac Saint-Louis, qui donnent accès à des attraits récréatifs et touristiques tels le Vieux-Port de Montréal, le parc Jean-Drapeau, le parc national des Îles-de-Boucherville et l'île Saint-Bernard, où les quais et les infrastructures d'embarquement sont accessibles par les réseaux cyclables de la Route verte.
- De plus, plusieurs projets complètent l'offre de services des croisières excursions sont à la phase de planification et d'élaboration de projets telles les liaisons suivantes : plage de l'Est et l'île Gabrielle, Rivière-du-Loup, Pointe-au-Père, à Sainte-Catherine-de-Hatley, Cleveland Park et Montréal-Nord (Rivière-des-Prairies). Des projets de liaisons entre le centre-ville de Montréal et Pointe-aux-Trembles et entre l'île de Montréal et la Rive-Sud sont aussi à l'étude.

5.6.5 Un savoir nouveau et des institutions à la merci parfois

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Figure 7 Infrastructures maritimes nordiques

Encadré 7 : LE RÔLE DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC DANS LA CONNECTIVITÉ DES COMMUNAUTÉS

- Le réseau de traversiers subventionné par l'État, sous la responsabilité de la Société des traversiers du Québec (STQ), comprend treize traverses et dessertes maritimes, dont huit sont exploitées en totalité par celle-ci, et cinq, en partenariat avec le secteur privé.
- Certaines de ces traverses et de ces dessertes permettent de maintenir la continuité du réseau routier, comme celle de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine. D'autres donnent accès à des territoires isolés, comme les Îles-de-la-Madeleine ainsi que la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent. Enfin, différentes traverses, comme celles de Québec–Lévis, de Matane–Baie-Comeau–Godbout et de Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola, permettent de rejoindre les deux rives du Saint-Laurent. De plus, le Québec bénéficie des traverses fédérales qui lient le Québec à d'autres provinces (Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador). Les gouvernements du Québec et du Canada collaborent à optimiser le service de traversier des Îles-de-la-Madeleine.
- Durant son exercice financier 2015-2016, la STQ a transporté 5,1 millions de passagers et passagères ainsi que 2,1 millions de véhicules, comptabilisant en tout 112 000 traversées[20]. Les services de traversiers agissent ainsi comme moteur de développement économique, social et touristique et participent activement à la prospérité des populations qui en bénéficient.

Dans le contexte de la présente Stratégie, la culture représente pour le gouvernement un acteur de premier plan dans la mise en valeur des atouts dont le Québec entend se prévaloir pour développer et consolider son économie maritime. Elle constitue aussi un indéniable levier d'amélioration de la qualité de vie en tous lieux du territoire.

Depuis 2011, la *Loi sur le patrimoine culturel* (chapitre P-9.002) (LPC) permet d'attribuer des statuts légaux, par le gouvernement du Québec, à des éléments du **patrimoine culturel** de tous les domaines, incluant le domaine maritime, afin d'en garantir la conservation et la mise en valeur[21].

La LPC confie également des pouvoirs aux municipalités et aux communautés autochtones désireuses d'attribuer des statuts légaux aux éléments du patrimoine culturel qui leur sont chers. Avant toute chose, la LPC témoigne d'un élargissement de la notion de patrimoine, susceptible d'être profitable à l'économie maritime en ce qu'elle inclut non seulement le patrimoine matériel mobilier et immobilier mais aussi les paysages culturels patrimoniaux et le patrimoine immatériel. Cela signifie qu'un paysage culturel du territoire maritime peut faire l'objet, à la demande d'une collectivité, d'une désignation lui conférant un statut contribuant à sa mise en valeur et à sa préservation en plus d'en souligner les caractéristiques remarquables, tant auprès de sa communauté d'appartenance que des clientèles touristiques.

La désignation d'un paysage culturel patrimonial du territoire maritime entraîne plusieurs effets positifs. En attribuant ce statut[22], le gouvernement appose un sceau de qualité qui permet :

- De reconnaître formellement qu'un territoire maritime possède des caractéristiques paysagères remarquables qui méritent d'être préservées ;
- De favoriser sa mise en valeur ;
- D'être réutilisé par les municipalités dans leurs efforts de développement local, notamment pour le tourisme.

Ainsi, le gouvernement peut, de concert avec les communautés, attribuer des statuts légaux à des éléments du patrimoine immatériel, qui peuvent se transmettre d'une personne à une autre tels des savoir-faire, des connaissances, des expressions et des pratiques traditionnelles liées à la pêche et à la construction navale. C'est le cas de la pratique du canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent, officiellement désignée comme élément du patrimoine immatériel, en 2014[23].

Qui plus est, les musées nationaux du Québec disposent de précieuses œuvres d'art et d'objets ethnographiques dont le thème, l'usage ou la provenance affirment l'identité maritime du Québec et ses fondements historiques. Le ministère de la Culture et des Communications (MCC) entretient aussi de fructueux partenariats avec les communautés et les nations autochtones qui résident sur le territoire maritime et dans lesquelles se retrouve un riche patrimoine archéologique.

[20] SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC. *Rapport annuel de gestion 2015-2016*, Québec, 2016, 8 p.

[21] Il convient ici de mentionner que huit des douze sites patrimoniaux déclarés par le gouvernement du Québec se trouvent le long du fleuve Saint-Laurent ou du golfe. Il s'agit des sites patrimoniaux suivants : archipel de Mingan, à Havre-Saint-Pierre et Longue-Pointe-de-Mingan, dans la région de la Côte-Nord ; Percé, dans la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ; l'île d'Orléans, le Vieux-Québec et Wendake, dans la région de la Capitale-Nationale ; Trois-Rivières, dans la région de la Mauricie ; Le Vieux-Port, dans la région de la Montérégie ; et Montréal.

[22] *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. [En ligne]. [www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca].

[23] La pratique du canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent est une activité sportive qui s'exerce en équipe durant l'hiver. Elle relève du domaine des pratiques sociales et des événements festifs. La pratique actuelle s'inscrit principalement dans un contexte de compétition, lors de courses où les athlètes se déplacent sur l'eau, sur les glaces ou dans le froid.

02.

DES DÉFIS ET DES OPPORTUNITÉS

Le Québec peut compter sur des atouts maritimes exceptionnels dont peu de régions du monde disposent. Ces atouts peuvent contribuer davantage à la richesse collective de la société québécoise sur les plans économique, environnemental et social. Un très grand nombre d'opportunités de développement existent, lesquelles devront être saisies dans une perspective de développement durable. Les écosystèmes maritimes demeurent fragiles et leur protection est essentielle à une mise en valeur pérenne et acceptable.

2.1. Des défis et des opportunités économiques

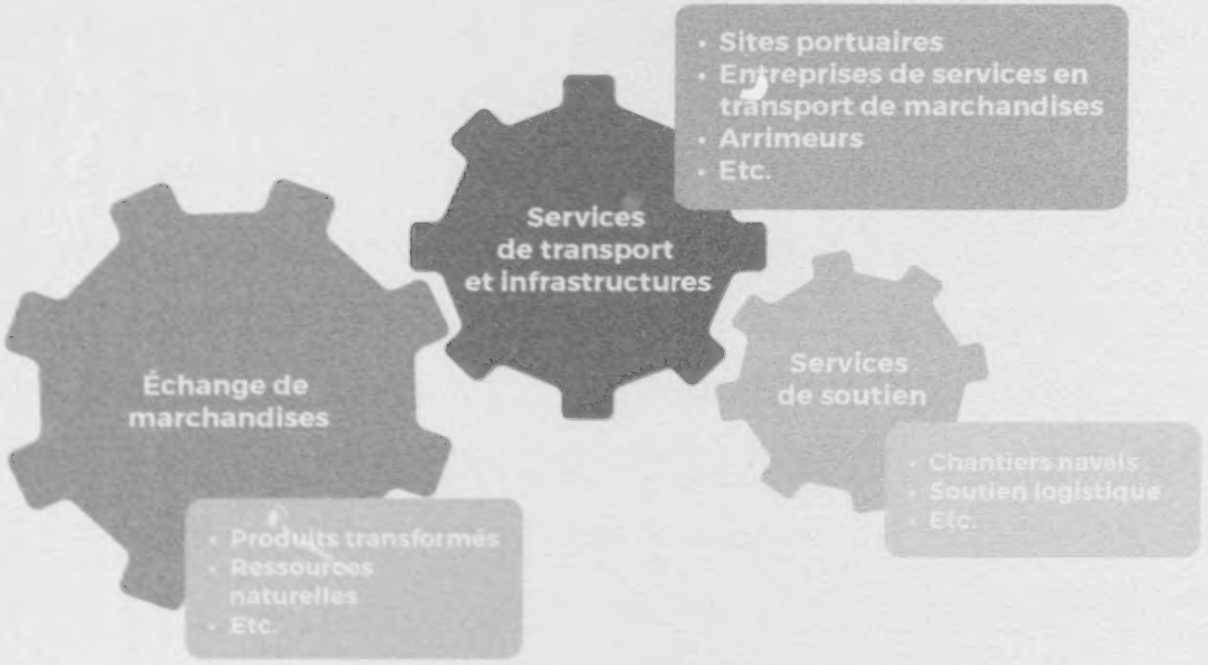
2.1.1. La mondialisation des marché

Avec la mondialisation des marchés et la forte croissance du commerce international, le Québec se voit offrir l'opportunité de s'établir comme **la porte internationale de l'est de l'Amérique du Nord a** en matière de marchandises de transit. Le Québec est en effet au cœur de plusieurs grands corridors de commerce nord-américains.

Plusieurs facteurs sont à la base des perspectives favorables du Québec en matière de transport maritime, à l'horizon 2030:

- L'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne. Avec un marché de 510 millions de personnes, cet accord offrira de nouvelles occasions d'affaires qui se traduiront pour le Québec par des possibilités d'importation et d'exportation pour une multitude de marchandises, telles que les produits agricoles, les produits forestiers et marins et les matières premières;
- La croissance économique des pays émergents, notamment les pays du BRIICS, soit le Brésil, la Russie, l'Inde, l'Indonésie, la Chine et l'Afrique du Sud. Il s'agit de marchés gigantesques et en expansion qui ont de grands besoins, notamment pour plusieurs produits et ressources naturelles que le Québec peut leur offrir;
- L'accès à un passage du Nord-Ouest dans l'océan Arctique et l'agrandissement des écluses du canal de Panama. Ces éléments sont susceptibles d'accroître la circulation mondiale de marchandises, une situation dont le Québec peut bénéficier;
- L'augmentation de la congestion du trafic de marchandises dans les ports de la Côte-Ouest américaine. Cette congestion a bénéficié au port de Montréal au cours des dernières années. Pour l'éviter, certains pays asiatiques utilisent le canal de Suez pour transporter de la marchandise destinée en Amérique du Nord;
- À plus court terme, les signes encourageants de reprise des économies américaine et canadienne, fortement intégrées en raison de l'Accord de libre-échange nord-américain; il s'agit pour le Québec d'un marché potentiel d'environ 475 millions de consommateurs et de consommatrices[4].

Figure 8 Engrenage économique du transport maritime des marchandises



Source: Secrétariat aux affaires maritimes

[4] BANQUE MONDIALE. Compilation de données. [En ligne]. [donnees.banquemondiale.org].

Comme l'illustre la **figure 8**, l'accroissement des échanges de marchandises stimule la demande en services de transport et d'infrastructures portuaires qui, à leur tour, ont une influence sur les services de soutien en matière de chantiers navals, de logistique de transport, etc. L'engrenage économique du transport maritime des marchandises génère ainsi une multitude d'occasions d'affaires pour plusieurs secteurs économiques différents.

Afin de tirer profit de l'augmentation du flux de marchandises, il est primordial que celles-ci ne soient pas qu'en transit sur le sol québécois, mais qu'elles puissent bénéficier d'une valeur ajoutée générée par la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois. À cet égard, la mise en place de pôles logistiques pourrait être un moyen d'apporter cette valeur ajoutée. Ainsi, en misant sur la situation géographique stratégique du Québec (voir section 1.2.2.), il serait possible d'attirer des investissements, d'accroître le niveau de la transformation de la matière et donc, de créer des emplois.

2.1.2. La proximité d'infrastructures de transport de grand calibre

La localisation à proximité d'un port commercial représente un réel avantage comparatif sur lequel s'appuient déjà un grand nombre d'entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier. Au Québec, les entreprises manufacturières situées à proximité d'un port regroupent plus de 29 000 travailleurs et travailleuses et contribuent de manière importante au dynamisme des régions du Québec. Le contexte économique actuel, caractérisé par la baisse du taux de change et la croissance économique aux États-Unis, est particulièrement favorable à la relance du secteur manufacturier.

Il serait important d'améliorer la compétitivité des entreprises québécoises, notamment en exploitant cet avantage concurrentiel qu'est la proximité des services portuaires. Ainsi, cela permettrait à ces entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier, d'améliorer leur position concurrentielle, d'augmenter leur production et de créer davantage d'emplois.

2.1.3. L'intensification de la concurrence du secteur portuaire

Par ailleurs, ces possibilités de développement économique ne sont pas acquises. La concurrence, dans l'industrie du transport maritime, est vive. Elle provient à la fois du nord-est des États-Unis, où les administrations portuaires prévoient investir massivement dans les infrastructures, ainsi que de l'Ouest américain et canadien, avec les développements rapides du commerce avec l'Asie (voir **encadré 8** et **figure 9**). De plus, malgré leur complémentarité avec le transport maritime, les modes ferroviaire et routier offrent une concurrence aux transporteurs maritimes, tant sur le territoire québécois que sur certains axes continentaux, surtout pour l'expédition de certains produits, tels que l'aluminium et le papier.

Afin de retirer le maximum de bénéfices des possibilités liées à la mise en valeur du Saint-Laurent, le positionnement international et continental dans le domaine du transport maritime du Québec doit être réaffirmé. Ce défi est d'autant plus important que l'économie québécoise est ouverte et qu'elle dépend fortement de son commerce extérieur. Sa compétitivité est grandement liée à l'efficacité des services de transports, particulièrement du transport maritime.

Les transporteurs maritimes ont quant à eux le défi d'améliorer leur efficacité pour offrir des coûts plus concurrentiels, tout en misant sur des avantages différentiels comme celui d'offrir un **transport plus écologique** que les modes routier et ferroviaire.

Encadré 8 : UNE INTENSIFICATION DE LA CONCURRENCE DANS LE COMMERCE MARITIME

Plusieurs exemples viennent illustrer l'intensification de la concurrence dans le commerce maritime :

- **Aux États-Unis, l'American Association of Port Authorities (AAPA) prévoit que les administrations portuaires américaines et leurs partenaires privés investiront plus de 8 milliards de dollars américains, entre 2012 et 2016, dans leurs infrastructures portuaires de l'Atlantique et des Grands Lacs[34]. Certains de ces ports sont en concurrence directe avec le port de Montréal à titre de principale porte d'entrée du trafic maritime arrivant de l'océan Atlantique. De plus, certains ports de la côte est des États-Unis ont la capacité de concurrencer le port de Montréal pour la circulation de conteneurs.**
- **La tendance à la migration des marchés vers l'ouest, associée aux ententes de coopération économique avec les pays d'Asie et du Pacifique, contribue à favoriser le développement des ports de la côte du Pacifique, et ce, tant du côté américain que du côté canadien.**
- **Le port de Vancouver notamment se caractérise par la circulation de marchandises en vrac et de conteneurs particulièrement important et en constante progression.**

[34] AAPA. [www.aapa-ports.org/Press/PRdetail.cfm?itemnumber=18583].

Figure 9 Principaux ports nord-américains

Frontières

Frontière internationale
Frontière interprovinciale
Frontière Québec – Terre-Neuve-et-Labrador (cette frontière n'est pas définitive)

Sources

Données	Organisme	Année
Divisions territoriales	MERN	2015
Infrastructures de transport	MTQ	2001

Réalisation

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
Ministère du Conseil exécutif
Note : La présente carte n'a aucune portée légale
© Gouvernement du Québec, 2015

2.1.4. Le développement du transport maritime courte distance

Le **transport maritime courte distance** (TCMD) représente actuellement environ 20 % du trafic maritime des ports du Saint-Laurent. Il s'appuie sur au moins douze armateurs actifs en TCMD ayant des points de chute dans les ports du Québec. Le potentiel de développement du TCMD est important considérant, d'une part, le rôle du TCMD dans la lutte contre les changements climatiques et, d'autre part, le potentiel de demande de certains créneaux spécialisés (voir **encadré 9**).

L'utilisation du TCMD est en effet associée au développement d'une économie verte, puisqu'il permet une réduction des émissions atmosphériques polluantes par rapport aux autres modes de transport. Plusieurs gouvernements en ont fait un cheval de bataille pour la lutte contre la pollution atmosphérique, notamment par l'élimination des gaz à effet de serre et l'atteinte des objectifs de Kyoto[6]. Le TCMD contribue à réduire la croissance de la circulation des poids lourds sur le réseau routier et à assurer une meilleure répartition modale. Le TCMD fait généralement partie des politiques d'appui au développement durable.

2.1.5. Des avancées en biotechnologies marines et en aquaculture

Le potentiel de développement et de croissance de l'industrie des pêches et de l'aquaculture commerciales du Québec est inestimable. Il est appuyé notamment par des avancées récentes dans le domaine des biotechnologies marines ainsi qu'en aquaculture.

Les biotechnologies marines, un secteur scientifique en évolution rapide, offrent des avenues de diversification importantes en mettant en valeur les produits de la mer ainsi que les résidus issus du secteur de la transformation. Ainsi, des produits destinés traditionnellement à l'alimentation, issus de la pêche ou de l'aquaculture, peuvent bénéficier de débouchés nouveaux, grâce au judicieux mariage d'innovations technologiques et de compétences scientifiques. C'est le cas, entre autres, des projets d'extraction de molécules et d'ingrédients de ces produits pour les secteurs pharmaceutiques, des cosmétiques et de la médecine. L'utilisation des enzymes des carapaces de crustacés, tels que le crabe, le homard et la crevette, ou encore l'extraction des huiles de la peau des poissons présentent également des possibilités d'affaires nouvelles et lucratives.

[6] ONU. [unfccc.int/portal_francophone/essential_background/kyoto_protocol/items/3274.php].

Par ailleurs, les nombreux plans d'eau disponibles au Québec permettent de soutenir la croissance de l'aquaculture. Ainsi, grâce à l'avènement récent des technologies de recirculation de l'eau, la pisciculture québécoise (truite, omble de fontaine, omble chevalier) peut maintenant espérer augmenter significativement sa production afin de répondre à une demande accrue des consommateurs et consommatrices. En éliminant les rejets générés par la production piscicole, ces nouvelles techniques permettront au secteur de progresser encore davantage vers une mise en valeur respectueuse de l'environnement.

2.1.6. Le contexte mondial de la construction navale

Le marché mondial de la construction navale est en forte croissance en raison de la multiplication des échanges internationaux. Par contre, la demande pour de nouveaux navires crée une offre excédentaire provenant des pays émergents comme la Chine, le Vietnam, Singapour, la Malaisie, l'Inde, le Qatar et le Brésil. Le soutien financier apporté à ces industries par les gouvernements de ces pays occasionne actuellement un déséquilibre et une pression à la baisse sur les prix, ce qui ne facilite pas la tâche des chantiers du Québec.

Par ailleurs, le gouvernement du Canada a annoncé, en juin 2010, sa Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale[7] en vertu de laquelle il compte remplacer plusieurs navires. Or, l'industrie navale québécoise est en bonne position pour répondre à ces besoins.

Elle a la capacité de remplacer ces navires obsolètes par des navires modernes qui seront beaucoup plus performants et respectueux de l'environnement.

2.1.7. Des besoins en main-d'œuvre qualifiée

D'ici 2030, le développement de l'industrie maritime amènera un accroissement des besoins de main-d'œuvre qualifiée tant au chapitre du nombre de travailleurs et de travailleuses qu'à celui de leurs compétences. Ceci se produit dans un contexte où l'âge moyen des travailleurs et travailleuses dans certaines professions maritimes est élevé. Des problèmes de rareté de main-d'œuvre ont été soulevés dans le cadre des consultations de l'industrie, notamment dans les domaines des pêches et des transports maritimes.

Déjà, certains besoins ont été soulevés par des comités sectoriels de main-d'œuvre :

- Le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) estime que le nombre d'emplois à pourvoir, de 2013 à 2016, dans les secteurs des croisières-excursions, des traverses, des armateurs ainsi que des services portuaires et maritimes, est de 2 000[8].
- Le Comité sectoriel de main-d'œuvre des pêches maritimes (CSMOPM) estime à 1 759 emplois les besoins de main-d'œuvre pour les secteurs de la transformation des produits marins, de l'aquaculture et de la capture, pour la période de 2014 à 2016[9].

Encadré 9 : L'AVENIR DU TMCD PASSE PAR LE DÉVELOPPEMENT DE CRÉNEAUX SPÉCIALISÉS

Exemples de créneaux qui pourraient favoriser le développement du TMCD :

- **Le gaz naturel liquéfié (GNL) : il est prévu que la croissance de la demande pour le GNL déclassera celle des autres types de produits énergétiques. L'importation de GNL par transport maritime est d'ailleurs en hausse depuis quelques années. Or, le gaz naturel s'avère un outil intéressant pour le développement régional et il est en voie de devenir une source d'approvisionnement alternative pour l'industrie minière et certaines communautés du Nord-du-Québec.**
- **Le transport de matières premières et d'équipements découlant de la relance du Plan Nord : le Plan Nord offre un grand nombre de possibilités de développement du TMCD, en particulier pour l'acheminement, vers le sud du Québec, de grandes quantités de matières premières et, vers le nord, de machineries, d'équipements et de matériaux destinés aux différents chantiers ou aux régions éloignées, ou encore des sources d'énergie alternatives, dont le GNL.**
- **D'autres créneaux de développement, en particulier :**
  - **Les créneaux rattachés au transport du bois et au transport par barge de métaux et de certains matériaux spécialisés pour la construction recèlent un potentiel intéressant ;**
  - **Le transport de marchandises diverses et de produits pétroliers vers des communautés non accessibles par route de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent.**

[7] Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. (www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/app-acq/sam-mps/snacn-nsps-fra.html).

[8] *CSMOIM. Étude sectorielle sur les effectifs maritimes au Québec, 7 novembre 2013, p. III.*

[9] *CSMOPM. Diagnostic de la main-d'œuvre dans l'industrie des pêches et de l'aquaculture commerciales au Québec, mars 2014, p. 55.*

Par ailleurs, il faut s'attendre à des besoins de main-d'œuvre grandissants dans les industries connexes aux industries maritimes, telles que les usines de première transformation ou le transport et la logistique du transport terrestre. Des pressions sont aussi à prévoir pour ce qui est des professions associées aux sciences et technologies de la mer, soit des domaines qui exigent des qualifications très spécifiques. Sans compter que les formations offertes pour l'ensemble des secteurs maritimes auront un défi d'adaptation afin de répondre aux nouvelles exigences du marché en matière de technologie, de santé, de sécurité et de protection de l'environnement.

Ceci dit, le secteur maritime peut tirer avantage de la présence de nombreuses institutions offrant des formations et des services de soutien au développement des compétences, qui sont adaptés aux besoins de la main-d'œuvre et des employeurs. On compte évidemment les établissements d'enseignement, les ministères et plusieurs organismes spécialisés. Parmi ces derniers, le Québec peut compter sur les comités sectoriels de main-d'œuvre qui ont pour mission de définir les besoins spécifiques de leur secteur d'activité économique en matière de développement de la main-d'œuvre.

Outre le CSMOIM et le CSMOPM, cités plus haut, deux autres comités sectoriels de main-d'œuvre sont interpellés par la Stratégie maritime :

- Le Comité sectoriel de main-d'œuvre en tourisme (le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme).

- Le Comité sectoriel de main-d'œuvre dans la fabrication métallique industrielle (Perform), qui couvre la construction navale.

2.2. Des défis et des opportunités en matière environnementale

2.2.1. Des écosystèmes à protéger

Le Saint-Laurent est situé au cœur de l'un des plus grands pôles industriels, urbains et agricoles de l'Amérique du Nord. Il est exposé à de multiples pressions. On peut penser notamment à la construction de nombreux barrages sur ses affluents, au remblaiement de milieux humides, à l'artificialisation et à l'érosion des rives, au dragage et au trafic maritime. Ces pressions ont des effets ponctuels ou cumulatifs auxquels se superposent les effets des changements climatiques. Ceci a des répercussions sur la qualité des écosystèmes dont certains sont considérés comme exceptionnels (voir **encadré 10**).

Encadré 10 : DES ÉCOSYSTÈMES EXCEPTIONNELS QU'IL IMPORTE DE PROTÉGER

- La faune marine extraordinairement riche de l'estuaire maritime du Saint-Laurent est particulièrement sensible aux perturbations de son milieu, dont la population de bélugas, une espèce protégée qui est en déclin.

- L'état de santé des écosystèmes du lac Saint-Pierre, qui est reconnu comme zone humide d'importance internationale en vertu de la convention de Ramsar[9] et comme réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO, est particulièrement préoccupant. D'ailleurs, un moratoire suspend actuellement la pêche à la perchaude, pour limiter les prélèvements dans une population en grande difficulté.

- L'état des populations de poissons, comme c'est le cas de la perchaude au lac Saint-Pierre, reflète bien les différentes pressions liées aux activités humaines et les efforts pour en limiter les impacts. Ces populations sont en quelque sorte un baromètre de l'état du Saint-Laurent. Ces indicateurs sont aussi très visibles et concrets pour le public.

Plusieurs initiatives sont en cours pour mieux protéger les écosystèmes marins. À titre d'exemple, le gouvernement a amorcé, en juin 2013, une démarche visant à élaborer une vision commune de la situation au lac Saint-Pierre par les intervenants gouvernementaux et régionaux concernés, tout en soutenant la préparation de plans d'action concertés.

Si le lac Saint-Pierre fait l'objet d'une attention particulière, le gouvernement reconnaît aussi que la protection et la restauration d'habitats de qualité pour la faune est l'une des clés pour protéger adéquatement la biodiversité et les écosystèmes dans le reste du Saint-Laurent.

À noter par ailleurs que l'aménagement du chenal de navigation, sur le Saint-Laurent, a nécessité le dragage de millions de mètres cubes de sédiments, modifiant ainsi de façon permanente la bathymétrie du fleuve, sa dynamique hydraulique et sa physicochimie. Ce chenal de navigation, qui concentre la moitié du débit du Saint-Laurent, est un habitat qui fait maintenant partie intégrante de la structure physique du fleuve. Il est fréquenté par 27 espèces de poissons, une communauté distincte des autres habitats fluviaux. Certaines de ces espèces, comme l'esturgeon jaune, la barbue de rivière ainsi que le doré noir et le doré jaune, sont importantes pour les pêcheries. Ceci souligne l'importance de poursuivre et de bonifier les mesures de mitigation visant à protéger la qualité des écosystèmes.

[9] UNESCO, (www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/europe-north-america/canada/lac-saint-pierre/).

2.2.2. La lutte contre les espèces aquatiques envahissantes

Le Saint-Laurent est également fortement exposé à l'envahissement par des espèces aquatiques exotiques, que ce soit par le transport maritime, la pêche sportive ou des introductions directes. Il est connecté aux Grands Lacs et à l'Atlantique ainsi qu'à des réseaux fluviaux plus au sud, tels que celui du Mississippi via le lac Michigan et celui de la rivière Hudson via le lac Champlain. Ces liens peuvent aussi devenir sources d'espèces aquatiques envahissantes. La connexion avec le Mississippi est en particulier hautement préoccupante car elle représente une voie d'accès pour les carpes asiatiques. Les espèces aquatiques envahissantes ont des répercussions profondes sur les écosystèmes et la faune indigène. Elles entraînent également des impacts sur l'économie, la salubrité et la sécurité publique.

Le gouvernement du Québec assume sa part de responsabilité devant ces enjeux complexes d'invasion d'espèces aquatiques envahissantes, mais il s'agit d'un défi majeur car plusieurs types d'acteurs doivent agir de concert. Par exemple, le gouvernement a récemment adhéré à la nouvelle Entente d'aide mutuelle engageant les États américains bordant les Grands Lacs, l'Ontario et le Québec à se prêter assistance dans la lutte contre les espèces aquatiques envahissantes. Des moyens importants sont consacrés à cette lutte. À titre d'exemple, mentionnons que les différents paliers gouvernementaux américains investissent annuellement plus de 100 millions de dollars pour contrer la seule menace des carpes asiatiques.

2.2.3. La mise en place d'aires marines protégées

L'augmentation des aires marines protégées a également récemment été priorisée par Québec. La province compte aujourd'hui deux aires protégées[1] : le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, créé en 1998, et la réserve aquatique projetée de Manicouagan, désignée en 2011. Ces deux aires protégées couvrent environ 1,3 % de la superficie marine du Québec, soit 1 958 kilomètres carrés. Par ailleurs, en avril 2011, le gouvernement du Québec a adopté de nouvelles orientations stratégiques en matière d'aires protégées. Il s'est notamment engagé à protéger 10 % de l'estuaire et de la partie québécoise du golfe du Saint-Laurent, ce qui représente une superficie d'environ 16 500 kilomètres carrés, dans une volonté d'atteindre les engagements internationaux de la Convention sur la diversité biologique.

[1] Une aire protégée est un territoire, un milieu terrestre ou aquatique, géographiquement délimité dont l'encadrement juridique et l'administration visent spécifiquement à assurer la protection et le maintien de la diversité biologique et des ressources naturelles et culturelles associées. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS, Les aires protégées au Québec, www.mddep.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/index.htm.

2.2.4. La gestion des risques liés au transport maritime

Le transport de matières dangereuses, que ce soit par les modes routier, ferroviaire, maritime ou par pipeline, pose des défis particuliers en termes de sécurité. Bien que la navigation sur le Saint-Laurent soit sécuritaire et qu'elle réponde aux exigences internationales les plus strictes, la gestion du risque associé au transport de ce type de matières commande une coordination des plans d'intervention des différentes instances municipales, provinciales et fédérales concernées.

Compte tenu de l'accroissement anticipé du trafic maritime des hydrocarbures et des marchandises au cours des prochaines décennies sur le Saint-Laurent et dans les eaux arctiques, il sera en effet nécessaire d'actualiser, de manière continue, les divers programmes gouvernementaux de prévention, de préparation et d'intervention. Cette actualisation constante sera essentielle pour tenir compte de nouvelles approches de gestion du risque, de nouvelles connaissances et des particularités climatiques ou écologiques régionales.

Divers travaux en cours comportent par ailleurs des volets spécifiques portant sur les enjeux liés au transport maritime des matières dangereuses. En particulier, le plan d'action gouvernemental sur les hydrocarbures inclut la réalisation de deux évaluations environnementales stratégiques (EES), une globale sur l'ensemble de la filière des hydrocarbures et une spécifique à l'île d'Anticosti.

Ces EES ont notamment pour but de faire un examen des mesures de prévention, de préparation et d'intervention en cas d'accident majeur.

Elles mesurent, entre autres, la capacité d'intervention des différentes organisations concernées selon leurs rôles et responsabilités. Une attention particulière sera apportée aux communautés et municipalités concernées par le transport maritime des hydrocarbures et sur le respect de l'approche et des principes en sécurité civile au Québec pour la gestion des catastrophes.

De plus, un comité sur les mesures d'urgence regroupant les ministères concernés et des représentants du milieu municipal a été mis en place en février 2011, afin de déterminer des éléments d'amélioration possibles pour faire face aux risques présents et émergents sur le territoire québécois en matière de sécurité civile. L'un des principaux mandats de ce comité est d'évaluer et de bonifier, au besoin, les outils destinés aux municipalités pour les soutenir dans leur préparation concernant ces risques.

3.3.3. La lutte contre les changements climatiques

Les changements climatiques ont un impact important sur les milieux naturels aquatiques ou les bandes ainsi que sur les infrastructures et les communautés côtières du territoire maritime du Québec. Il faut savoir que les changements climatiques contribuent à l'accroissement de la submersion des côtes. Ce phénomène important se manifeste avec de plus en plus d'acuité dans les régions de la Côte-Nord et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ainsi que dans le Nord du Québec.

Afin de contribuer à la lutte contre les changements climatiques, le Québec s'est doté d'une cible de réduction des gaz à effet de serre de 20 % sous le niveau de 1990 en 2020. Il a également mis en place un marché du carbone dont la totalité des revenus est réinvestie dans la mise en œuvre de mesures de réduction de GES, notamment dans les transports et les activités industrielles ainsi que dans l'adaptation aux impacts des changements climatiques.

En 2011, le secteur des transports, qui est largement dépendant des produits pétroliers, représentait près du tiers de la consommation totale d'énergie au Québec. Ce secteur regroupe la consommation de tous les modes de transport, dont les réseaux routier, aérien, ferroviaire et maritime ainsi que les pipelines. Le transport des marchandises ou opère à lui seul 35 % de cette consommation d'énergie. Or la part prise par le transport maritime des marchandises est à peine de 0,97 %[1].

Dans le cadre du Plan d'action 2006-2020 sur les changements climatiques (PACC)[2], il existe plusieurs programmes pour lutter contre les changements climatiques en lien avec le plan d'action 2015-2020 de la Stratégie maritime.

Deux de ces programmes permettant d'appuyer des projets dans le domaine maritime et d'améliorer la compétitivité de cette industrie sont :

- Le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (PRIMUTI), qui a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de GES générées par le transport des marchandises et des personnes par l'implantation de projets intermodaux et par la promotion des services maritimes et ferroviaires. Pour la période de 2013 à 2020, une somme de 62 millions de dollars est prévue dans le PACC.
- Le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, admis et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES (PETMAF). Pour la période de 2013 à 2020, une somme de 10,2 millions de dollars est prévue dans le PACC.

Ces programmes, qui sont sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, s'inscrivent parfaitement dans la poursuite des objectifs de la Stratégie maritime. En effet, en plus de contribuer à améliorer l'environnement en réduisant à des niveaux moins émetteurs de GES, les projets soutenus dans le cadre de ces programmes permettent de développer le transport maritime de courte distance de proximité de nouvelles solutions intermodales à des expéditeurs et de renforcer la compétitivité du secteur maritime québécois. Ces incitatifs contribueront en outre à l'amélioration du bilan énergétique des entreprises qui utilisent ce mode de transport.

La modernisation future des navires et des équipements de manutention permettra également d'utiliser des technologies moins énergivores ou des carburants plus propres, tels le gaz naturel liquéfié (GNL) ou l'électricité. Ainsi, ces nouveaux navires[3] commandés par la société des traversiers du Québec sont porteurs de réduire de 20 % les émissions de GES par rapport aux navires qu'ils remplaceront, lesquels sont alimentés au diesel. Par ailleurs, des navires d'armateurs privés pourraient aussi adopter cette avenue d'alimentation en carburants.

Les émissions de GES attribuables au transport maritime seront aussi réduites à la suite de l'adoption par le gouvernement fédéral de nouvelles normes en vigueur internationales pour la prévention et la lutte de la pollution causée par les navires sur les voies navigables du Québec. Cette réglementation a comme conséquence d'imposer le remplacement du mazout lourd par du carburant diesel marin (à GNL ou d'autres sources d'énergie plus propre).

3.3. Des défis et des possibilités pour le développement social

3.3.1. La qualité de vie des populations riveraines et la protection des milieux côtiers

La qualité de vie des populations riveraines, qu'elle soit en lien avec la santé, la sécurité, les activités pratiquées ou les attachements culturels, est un élément

[1] Jean Hamelin, Bilan de l'énergie au Québec, 2013, p. 7 (En ligne) : [illegible]

[2] Ministère du [illegible]

[3] Navire hybride [illegible]

fondamental à prendre en compte dans l'élaboration de la stratégie maritime québécoise.

Il y a lieu par exemple de construire sur la préoccupation de l'économie des risques du Haut-Lawrence, un phénomène important qui se manifeste par différents axes de lutte en plus d'actualité sur le littoral du territoire maritime, en aval de Québec. Cet axe économie-sûre des risques Haut et le traité maritime sont susceptibles de constituer à cet égard le problème déclencheur de la zone du littoral du Haut-Lawrence fluvial en amont de Québec. Les enjeux liés de l'économie, développée via le territoire maritime, n'est que trop au traité maritime. Cela remarque ensuite que les changements climatiques ont entraîné des conséquences importantes et plus intenses une réduction du couvert de glace hivernal, une augmentation des cycles de gel/dégel et une hausse du niveau de la mer. Tel sera les conséquences directes sur les risques de sécurité du Haut-Lawrence contribuant à aggraver le phénomène d'érosion en modifiant la dynamique littorale[1].

La protection, la surveillance et la réglementation des risques du Haut-Lawrence fluvial sont importantes, puisque ces risques peuvent avoir des répercussions sur certaines zones vulnérables[2] ou encore influencer l'économie des risques. Par exemple, les risques des changements climatiques sur le niveau de la mer et de la force motrice de la submersion et de l'érosion côtières devront être évalués. Tous ces phénomènes doivent nécessairement être pris en compte dans la consultation d'un traité maritime québécois.

0.0.0 La collaboration harmonieuse entre les activités économiques et les préoccupations

Par ailleurs, la recherche d'une collaboration harmonieuse entre les activités économiques et le milieu naturel est un enjeu qui doit être pris en considération par la Stratégie maritime. Il convient de rappeler à cet effet que pour des raisons de nature économique et économiques, les principales installations portuaires sont situées à proximité des plus grandes villes québécoises.

Un ensemble de dispositions légales et réglementaires aux échelons provincial et fédéral régissent les activités de rejet des déchets et d'exploitation des différents projets d'aménagement touchant le territoire maritime.

[1] [illegible]

[2] [illegible] [illegible]

[3] [illegible] [illegible]

Cela a été [illegible] [illegible] [illegible]

LES GRANDES ORIENTATIONS

Une vision d'avenir

Nos principes fondamentaux

Trois orientations stratégiques

04.

DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE MARITIME DE MANIÈRE DURABLE

Pour soutenir le développement de l'économie maritime du Québec, il importe de consolider les emplois existants dans les industries établies et de faire croître les secteurs économiques du domaine maritime qui présentent un potentiel de croissance, tout en s'assurant que les régions côtières et le reste du Québec puissent en tirer pleinement avantage.

La Stratégie maritime vise à favoriser la création de plus de **30 000 nouveaux emplois directs** et à encourager des investissements publics et privés d'environ **9 milliards de dollars** d'ici 2030. Pour y arriver, le gouvernement du Québec va favoriser la création d'opportunités d'affaires liées à l'économie maritime. Par ses interventions, le gouvernement entend jouer un rôle déterminant afin de favoriser les occasions d'investissements pour les entreprises qui seront génératrices d'emplois et de croissance économique, et ce, dans une volonté de développement durable. Il lui faut à cette fin créer des conditions favorables autant en matière de transport que dans les autres secteurs liés à l'économie maritime.

Le gouvernement retient donc dix axes d'intervention soit :

AXE 1	Investir dans les infrastructures
AXE 2	Créer des pôles logistiques
AXE 3	Développer des zones industrialo-portuaires
AXE 4	Soutenir les chantiers maritimes québécois
AXE 5	Développer le transport maritime courte distance
AXE 6	Développer et moderniser le tourisme maritime
AXE 7	Moderniser et assurer la pérennité de l'industrie des pêches et de l'aquaculture
AXE 8	Former une main-d'œuvre qualifiée et développer ses compétences
AXE 9	Favoriser le développement des connaissances dans le domaine maritime
AXE 10	Faire la promotion internationale des industries maritimes québécoises

Bien que ces axes se retrouvent dans le chapitre à vocation économique, il importe de rappeler que la Stratégie maritime est une stratégie intégrée et que les mesures détaillées dans les pages qui suivent s'inscrivent également dans des perspectives de protection environnementale du territoire maritime québécois et de ses écosystèmes ainsi que d'épanouissement et de mieux-être des communautés. Plusieurs des mesures sont d'ailleurs de nature transversale.

AXE 1

Investir dans les infrastructures

Le gouvernement appuiera les investissements prévus par les différentes administrations portuaires du Québec dans les infrastructures portuaires et commerciales.

Ces administrations évaluent leurs besoins d'investissement à plus de 2 milliards de dollars[1], au cours des dix prochaines années, afin de tirer profit du formidable potentiel de croissance du commerce international, de demeurer compétitives sur le plan international et d'éviter une baisse de leurs parts de marché.

Notamment, c'est la compétitivité d'une grande partie de l'économie du Québec qui est en jeu ainsi que son positionnement concurrentiel sur la scène internationale. Bien que l'industrie maritime soit par sa nature un employeur important, elle a aussi un effet structurant majeur, notamment sur le développement des industries connexes aux industries maritimes, en particulier sur leur chaîne logistique. Citons en exemple les industries minières et de l'aluminium dont les approvisionnements et l'expédition d'équipements ou de matières premières reposent presque totalement sur le transport maritime, ou encore le secteur manufacturier qui utilise grandement le transport maritime pour ses exportations. De plus, les infrastructures portuaires de calibre mondial sont nécessaires pour le développement du tourisme maritime, dont les croisières internationales.

Afin de soutenir la croissance des activités portuaires, le gouvernement du Québec entend offrir une aide pour favoriser l'accélération des investissements dans les infrastructures portuaires commerciales du Québec.

En premier lieu, un nouveau programme visant à soutenir les projets d'infrastructures portuaires et intermodales consacrés au transport des marchandises sera mis sur pied. Le gouvernement injectera à lui seul une enveloppe de **200 millions de dollars**, sur cinq ans, dans ce nouveau programme qui sera administré par le ministère des Transports. En deuxième lieu, des initiatives de soutien pour la **construction de voies d'accès routières à des sites portuaires et multimodaux** pour des infrastructures publiques en lien avec les pôles logistiques et pour la construction d'infrastructures touristiques, comme des terminaux de croisières, sont aussi prévues. Ces dernières initiatives représentent une somme de plus de 300 millions de dollars, sur cinq ans.

Ainsi, sur la période des cinq premières années de la Stratégie, la participation financière du gouvernement du Québec pour l'amélioration des infrastructures liées au domaine maritime représentera quelque **500 millions de dollars**. Elle soutiendra également quelque **1 500 emplois**, pendant la période de réalisation des travaux d'infrastructures. De plus, ces interventions auront aussi un effet de levier important sur la participation des instances municipales, du gouvernement fédéral et des entreprises privées. L'aide du gouvernement du Québec sera réévaluée au cours du déploiement de la Stratégie, jusqu'à l'horizon de 2030. Soulignons que ces mesures permettront également de répondre aux besoins reliés au développement du tourisme maritime.

La conception de ces infrastructures devra intégrer les mesures d'adaptation aux changements climatiques, dont notamment la révision des zones inondables liées au Saint-Laurent. En ce sens, le gouvernement s'assurera de réaliser une révision de ces zones. Par ailleurs, afin de consolider le positionnement stratégique de la région de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, il est primordial de favoriser la fluidité des déplacements sur les réseaux routiers et autoroutiers, et ce, particulièrement pour accéder à l'autoroute 30.

Enfin, le Québec portera une attention particulière au nouveau **programme de cession de ports** appartenant au gouvernement fédéral, présentement en élaboration par ce dernier.

[1] MTQ

PLAN D'ACTION 2015-2020
en vue d'améliorer les infrastructures maritimes

- Créer un nouveau programme, administré par le ministère des Transports du Québec, pour soutenir les projets d'infrastructures portuaires et intermodales consacrés au transport des marchandises. Une somme de 200 millions de dollars a été prévue à cette fin, dans le budget 2015-2016.
- Offrir un soutien financier de plus de 300 millions de dollars pour la construction de voies d'accès routier aux sites portuaires et multimodaux, d'infrastructures publiques en lien avec les pôles logistiques et d'infrastructures touristiques.
- Travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin d'optimiser sa participation dans les sites portuaires du Québec, notamment dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada.
- Accroître le financement complémentaire du secteur privé dans les sites portuaires en les modernisant et en augmentant leur capacité.
- Réaliser une révision des zones inondables liées au Saint-Laurent.

AXE 2

Créer des pôles logistiques

Le gouvernement entend miser sur la **situation géographique stratégique** de la région de Montréal afin de contribuer au développement des pôles logistiques (voir **encadré 11**).

Encadré 11 : PÔLE LOGISTIQUE

- Un pôle logistique est un parc industriel multimodal où l'on regroupe des entreprises et des centres de distribution qui réalisent des activités logistiques permettant aux marchandises de transiter de manière efficiente autant sur le marché national que sur le marché international.
- La concentration d'entreprises dans un pôle logistique permet d'offrir des services à haute valeur ajoutée (services liés aux activités douanières et financières, à l'intégration des technologies de l'information et des communications [TIC], à l'embauche et à la formation de la main-d'œuvre, à la recherche et au développement, etc.).

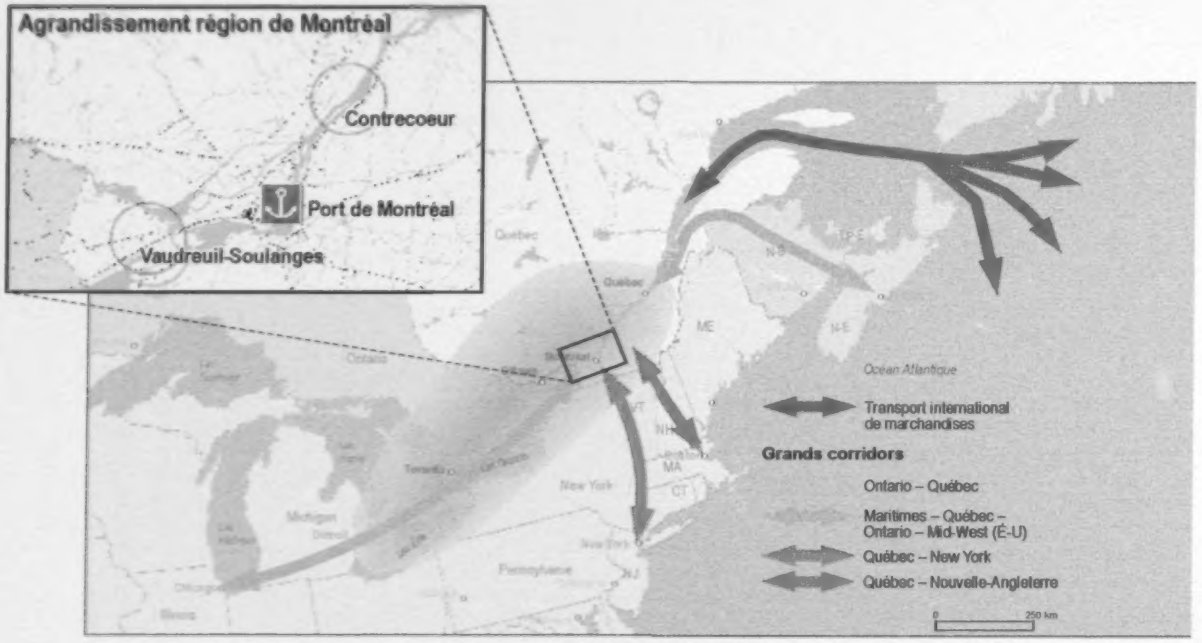
En effet, la Stratégie maritime vise à positionner le Québec comme la porte d'entrée du nord-est de l'Amérique du Nord. Or, comme l'indique la **figure 10**, la région de Montréal est située au cœur des **grands corridors de commerce du Nord-Est américains**. Uniquement sur le plan canadien, la grande région de Montréal peut considérer le **corridor de commerce Ontario-Québec** comme son arrière-pays portuaire[1].

Un des objectifs de créer de tels pôles logistiques est de s'insérer davantage dans la chaîne logistique des marchandises en transit destinées notamment à ces grands marchés, permettant ainsi d'y apporter une valeur ajoutée générée par la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois. D'ailleurs, certains endroits de la Montérégie se **positionnent favorablement** et **en complémentarité** pour l'implantation de tels pôles, dont Vaudreuil-Soulanges et Contrecœur.

En 2030, on estime que **11 000 personnes pourraient** travailler dans ces deux pôles logistiques.

[1] Équivalent français du terme allemand *hinterland*.

Figure 10 Grands corridors de commerce nord-américain



Frontières

Frontière internationale
Frontière interprovinciale
Frontière Québec – Terre-Neuve-et-Labrador (cette frontière n'est pas définitive)

Sources

Données	Organisme	Année
Divisions territoriales	MERN	2015
Grands corridors	MCE	2015

Réalisation
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
Ministère du Conseil exécutif
Note : La présente carte n'a aucune portée légale.
© Gouvernement du Québec, 2015

Le gouvernement vise particulièrement l'implantation de centres de distribution à valeur ajoutée d'entreprises de calibre international œuvrant dans les secteurs manufacturier et du commerce de détail et propose une vision de création de pôles logistiques répondant à des marchés ou à des besoins particuliers.

Cette vision créatrice d'emplois et de richesse pour le Québec vise à :

- Accélérer l'investissement dans des centres de distribution à valeur ajoutée permettant le traitement, en sol québécois, d'un plus grand volume de marchandises qui transitent par les terminaux ferroviaires ou portuaires ;
- Ouvrir de nouveaux marchés d'exportation pour les produits manufacturés au Québec, grâce à un accès à de nouvelles routes de distribution ;
- Planifier et mieux coordonner le développement des activités logistiques et ainsi créer une synergie entre les acteurs de l'industrie ;
- Améliorer la chaîne logistique des entreprises manufacturières situées au Québec par l'appropriation de technologies et de services spécialisés.

Les investissements potentiels et la création d'emplois sont importants. Par exemple, pour la période 2015-2020, il est prévu que les pôles de Vaudreuil-Soulanges et de Contrecœur créeront près de 1 800 emplois directs. En 2030, on estime que 11 000 personnes pourraient travailler dans ces deux pôles logistiques.

Le budget 2015-2016 prévoit une enveloppe de 400 millions de dollars, d'ici les cinq prochaines années, afin de soutenir les meilleurs projets permettant l'implantation de pôles logistiques au Québec. Des sommes de 200 et de 100 millions de dollars, provenant respectivement du gouvernement du Québec et du Fonds de solidarité FTQ, sont prévues pour des prises de participation dans les entreprises désirant investir dans les pôles logistiques. Par ailleurs, il est prévu que les projets seront analysés par un comité de sélection formé des représentants et représentantes du gouvernement et du Fonds de solidarité FTQ.

Le gouvernement entend aussi financer des aménagements en infrastructures publiques liées aux pôles logistiques, à la hauteur de 100 millions de dollars.

Outre sa volonté de créer des pôles logistiques dans la région du grand Montréal, le gouvernement du Québec entend appuyer le développement de la grappe de la logistique et du transport. Il s'agit de l'une des sept grandes grappes industrielles reconnues pour leur dynamisme par les acteurs économiques de la région de Montréal. Plusieurs des entreprises qui en font partie vivent de leur proximité et des activités du port de Montréal. Cette interrelation entre le port de Montréal et ces entreprises constitue en soi un système régional d'innovation productif et compétitif qu'il importe de consolider et de faire croître.

Le gouvernement sollicitera l'appui et la collaboration de CargoM à cette fin. CargoM est une table de concertation dont la mission est de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du grand Montréal. L'appui à cette grappe s'inscrit aussi dans la stratégie de développement économique du grand Montréal.

PLAN D'ACTION 2015-2020
en vue de créer des pôles logistiques

› Favoriser l'implantation de pôles logistiques avec l'appui de partenaires. À cet effet, le budget 2015-2016 prévoit une enveloppe globale de 400 millions de dollars sur cinq ans:

- une enveloppe de 300 millions de dollars pour la prise de participation dans des projets de pôles logistiques:
  - > 200 millions de dollars du gouvernement;
  - > 100 millions de dollars du Fonds de solidarité FTQ;
- une enveloppe de 100 millions de dollars est réservée par le gouvernement pour répondre aux besoins en infrastructures publiques, liés aux projets de logistique.

› Faire la promotion des pôles logistiques québécois au Canada et à l'international.

› Soutenir la grappe de la logistique et du transport, notamment en collaboration avec CargoM.

AXE 3

Développer des zones industrialo-portuaires

Le gouvernement entend relancer l'économie québécoise, particulièrement le secteur manufacturier, avec une **nouvelle approche**, c'est-à-dire en **développant des zones industrialo-portuaires** afin de créer environ **3 000 emplois directs**. Les zones industrialo-portuaires permettront de dégager une plus grande synergie entre les entreprises qui en feront partie, tout en offrant un avantage comparatif aux entreprises nécessitant des services portuaires. Globalement, les zones industrialo-portuaires permettront d'accroître les exportations du Québec par une meilleure intégration des entreprises manufacturières aux chaînes d'approvisionnement mondiales (voir **encadré 12**).

Encadré 12 : **ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE**

- Une zone industrialo-portuaire est une zone industrielle à proximité de services portuaires, mais également d'infrastructures routières et ferroviaires. Cette proximité représente un avantage comparatif considérable pour les entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier. Pour la logistique, une zone industrialo-portuaire permet aux entreprises qui s'y implantent un accès facilité à leurs intrants et un transit accéléré de leurs marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux.
- De plus, une zone industrialo-portuaire est conçue de manière à maximiser le potentiel de synergie entre les services portuaires et les industries maritimes ainsi que les industries connexes (manufacturière, de transformation, etc.).
- Bref, une zone industrialo-portuaire est organisée de manière à ce que ces industries puissent profiter d'aménagements fonctionnels, accroitre l'efficacité de leurs activités en logistique ou encore partager des infrastructures et des services portuaires.

En s'appuyant sur le réseau portuaire commercial stratégique du Québec, le gouvernement soutiendra les investissements privés destinés au développement de zones industrialo-portuaires. Il favorisera ainsi l'émergence de projets manufacturiers les plus à même de profiter de la proximité de services portuaires.

Concrètement, la Stratégie vise des investissements industriels privés de plus de **2,4 milliards de dollars**, entre 2015 et 2030.

De son côté, le gouvernement s'appuiera sur une enveloppe de **300 millions de dollars**[6], sur cinq ans, du Fonds du développement économique[7] afin de favoriser la réalisation de projets d'investissements industriels, dans les zones industrialo-portuaires.

Ces investissements industriels majeurs dans les secteurs portuaires maximiseront l'utilisation des infrastructures québécoises. De plus, en rapprochant les lieux de production des sites d'acheminement des marchandises et de réception des matières premières, on vise à réduire les nuisances et les coûts d'entretien reliés à l'utilisation du réseau routier pour le transport commercial et industriel de marchandises.

La démarche gouvernementale se fera par étapes. La première visera à identifier les zones potentielles permettant le développement de zones industrialo-portuaires. Par la suite, les principaux intervenants seront mis à contribution afin d'élaborer des plans de développement qui permettront d'identifier des possibilités de marchés.

Voici les actions à venir pour le développement de zones industrialo-portuaires :

- Identifier les zones industrielles portuaires ;
- Élaborer des plans de développement ;
- Identifier des possibilités de marchés ;
- Soutenir financièrement les projets d'investissements privés ;
- Décontaminer des terrains industriels sous la responsabilité du gouvernement du Québec ;
- Faire la promotion des zones industrialo-portuaires et la prospection des investissements, et ce, autant au Québec qu'à l'international.

Un comité interministériel de coordination (voir section 7.1) aura comme objectif, entre autres, d'assurer un arrimage entre les investissements privés et les investissements publics financés à même le nouveau programme d'aide aux projets d'infrastructures portuaires et intermodales.

[6] *Budget 2015-2016 du Québec – Plan économique du Québec*, B. 167.

[7] Le Fonds du développement économique (FDE) est un véhicule privilégié par le gouvernement pour effectuer des interventions structurantes au bénéfice du développement économique du Québec.
La gestion des sommes affectées à ce Fonds est sous la responsabilité d'Investissement Québec, une société qui relève du ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations et dont le mandat est de contribuer au développement économique du Québec, de stimuler l'investissement et soutenir l'emploi dans toutes les régions du Québec.

PLAN D'ACTION 2015-2020

en vue de développer des zones industrialo-portuaires

› Soutenir financièrement les projets d'investissements privés des zones industrialo-portuaires au Québec, au moyen d'une enveloppe de 300 millions de dollars, prévue au Fonds du développement économique (FDE).

- Identifier les zones industrialo-portuaires sur la base des critères suivants : la proximité d'un port présentant les caractéristiques techniques et économiques nécessaires, l'importance du lien logistique entre les activités industrielles de la zone et du port et le potentiel de synergie industriel au sein de la zone.
- Réunir les principaux intervenants et élaborer des plans de développement industriel notamment en délimitant chacune des zones industrialo-portuaires.
- Identifier des possibilités de marchés.

› Entreprendre des travaux de décontamination des terrains qui sont sous la responsabilité du gouvernement afin de les rendre disponibles pour des investissements dans des zones industrialo-portuaires.

› Faire la promotion des zones industrialo-portuaires et la prospection des investissements à l'international.

AXE 4

Soutenir les chantiers maritimes québécois

Étant donné l'importance de l'industrie de la construction navale pour l'économie du Québec, des services de soutien qu'elle fournit au transport maritime et du contexte d'affaires international caractérisé par des pressions à la baisse sur les prix des navires, le gouvernement du Québec continuera à **soutenir les chantiers maritimes québécois.**

À cette fin, le gouvernement maintiendra le crédit d'impôt remboursable pour les constructeurs de navires en sol québécois.

Le gouvernement du Québec travaillera de concert avec son homologue fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens.

PLAN D'ACTION 2015-2020

en vue de soutenir les chantiers maritimes québécois

- Offrir une déduction additionnelle pour amortissement de 50 % aux armateurs québécois à l'égard des travaux de construction ou de rénovation de navires qui sont réalisés par des chantiers maritimes québécois.
- Offrir une réserve libre d'impôt destinée aux armateurs québécois pour financer les travaux d'entretien, de rénovation ou de construction de navires qu'ils confieront à un chantier maritime québécois.
- Maintenir le crédit d'impôt remboursable pour la construction ou la transformation de navires.
- Déterminer d'autres moyens financiers pour aider l'industrie navale, notamment des solutions de rechange pour la caution et les garanties concernant la construction navale.
- Travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens.
- Dédier une enveloppe de 50 millions de dollars à même le Fonds du développement économique (FDE) pour l'essor des chantiers maritimes au Québec.

AXE 5

Développer le transport maritime courte distance

Le gouvernement souhaite que le **transport maritime courte distance (TMCD) atteigne son plein potentiel**. Le développement du TMCD est bénéfique non seulement sur le plan économique, mais également sur le plan environnemental, puisqu'il permet une réduction des émissions atmosphériques polluantes par rapport aux autres modes de transport, et social, puisqu'il favorise le développement économique régional et permet d'approvisionner des communautés autrement mal desservies par voie terrestre.

Le gouvernement appuiera l'identification de créneaux potentiels de développement, dont le gaz naturel liquéfié (GNL). Il favorisera aussi le développement du TMCD au moyen de mesures fiscales visant à aider l'industrie québécoise du transport maritime à moderniser et à renouveler sa flotte de navires.

Ces mesures fiscales, annoncées dans le budget 2014-2015, prévoient une déduction additionnelle pour amortissement de 50 % et la création d'une réserve libre d'impôt, destinées aux armateurs québécois (voir axe 4 de la page 37).

L'industrie du TMCD est également admissible à d'autres programmes du gouvernement administrés par le MTQ, tels que le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (PRECT) et le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF). L'aide fournie à l'ensemble du secteur maritime au moyen de ces programmes s'établira à, quelque 35 millions de dollars, pour les cinq prochaines années (voir section 2.2.5).

PLAN D'ACTION 2015-2020
en vue de contribuer au développement du TMCD

- Confier à la Table du Québec sur le transport maritime courte distance le mandat de réaliser une étude sur l'identification des créneaux potentiels de développement ainsi que sur les conditions de réussite.
- Encourager l'utilisation du transport maritime pour les sources d'énergie alternatives, dont le gaz naturel liquéfié (GNL).
- Maintenir les programmes d'aide et les incitatifs fiscaux qui soutiennent notamment l'industrie du TMCD.

AXE 6

Développer et moderniser le tourisme maritime

Le gouvernement favorisera le développement et la modernisation du tourisme maritime au Québec. Déjà, il s'est doté de moyens d'action, avec sa Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020, incluant un plan d'action 2014-2017[1]. Cette stratégie vise à faire du tourisme une industrie performante, innovante et durable qui exerce un effet de levier sur le développement économique du Québec en offrant des destinations séduisantes et incontournables aux clientèles internationales, canadiennes et québécoises.

D'ici 2030, le gouvernement entend continuer à développer son offre **afin d'attirer plus de croisières internationales**. Bien qu'il existe une forte concurrence internationale entre les destinations, le Québec a su prendre une position enviable, grâce, entre autres, à ses attraits touristiques, mais également à son savoir-faire.

Afin de poursuivre l'amélioration des infrastructures d'accueil pour les croisières internationales, le budget 2015-2016 prévoit une enveloppe additionnelle d'investissement pouvant atteindre **55 millions de dollars**, d'ici cinq ans, pour contribuer au financement de deux projets majeurs, à Montréal et à Québec. Ainsi, le gouvernement contribuera à la réhabilitation à des fins touristiques de la gare maritime et de la jetée Alexandra, à Montréal (20 millions de dollars), ainsi qu'au projet de reconfiguration et d'agrandissement du terminal de croisières Ross Gaudreault, à Québec (35 millions de dollars).

Par ailleurs, dans son budget 2016-2017, le gouvernement a annoncé une contribution de **30 millions de dollars** pour le réaménagement du site Dalhousie, à Québec. Ce projet permettra à la ville de Québec d'offrir une image distinctive aux touristes en escale, en plus de redonner un accès au fleuve aux citoyens et citoyennes de la capitale nationale.

Dans son budget 2016-2017, le gouvernement a également réservé une enveloppe de **50 millions de dollars** pour la réalisation d'investissements totalisant 80 millions de dollars sur trois ans afin de financer des projets touristiques qui seront aménagés le long des rives du Saint-Laurent. Les projets admissibles concernent les infrastructures portuaires et les infrastructures touristiques. La réfection d'un quai, l'agrandissement d'aires d'embarquement des passagers et passagères, la construction de bâtiments servant à l'accueil de croisiéristes ou encore des projets d'expansion ou de modernisation d'un attrait touristique sont quelques exemples d'initiatives qui pourraient être soutenues dans le cadre de ce programme.

[1] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020 et plan d'action 2014-2017 : le Saint-Laurent, du fleuve à la mer : 4 000 km de découvertes, Tourisme Québec, Québec, février 2014, 76 p., [En ligne], [www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/publications-administratives/strategie-saint-laurent.pdf].

De plus, le gouvernement entend soutenir des initiatives permettant notamment le développement des croisières excursions, de l'observation de la faune marine ainsi que des sites naturels et patrimoniaux afin de bonifier les itinéraires et les programmes des voyagistes. Ceci sera bénéfique pour toutes les régions côtières du Québec, et en particulier pour le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent.

Plusieurs établissements de la Société des établissements de plein air du Québec (Sépaq) sont bien positionnés pour permettre l'utilisation du Saint-Laurent aux fins du développement touristique et de la création d'emplois, dans plusieurs régions du Québec. À ce titre, le gouvernement soutiendra des investissements de **31,6 millions de dollars** sur cinq ans, pour d'une part, développer les établissements qui possèdent le potentiel de présenter une offre originale de produits touristiques de calibre international et, d'autre part, établir des partenariats, notamment avec la Ville de Montréal et la Société des traversiers du Québec.

Le gouvernement entend également profiter de la vitrine du **Plan Nord** pour promouvoir le développement du tourisme maritime, notamment dans les secteurs de croisières excursions de part et d'autre du 49e parallèle.

Les initiatives de développement et de mise en valeur de ce secteur seront encouragées en partenariat avec les instances locales.

Enfin, par l'entremise du ministère de la Culture et des Communications (MCC), le gouvernement accompagnera les instances soucieuses de **mettre en valeur leur patrimoine bâti ou des éléments du paysage maritime** susceptibles d'assurer un intérêt accru pour les touristes, et en particulier pour les croisiéristes.

Notamment, à cette fin, le gouvernement entend soutenir des initiatives de valorisation du patrimoine maritime, à travers les Ententes de développement culturel du MCC avec des municipalités locales et régionales. Pour ce faire, il prévoit y consacrer une somme de 750 000 dollars, d'ici 2020. Cet investissement aura un effet de levier qui pourra générer des contributions équivalentes des partenaires, pour un investissement total de 1,5 million de dollars.

PLAN D'ACTION 2015-2020
en vue de développer et de moderniser le tourisme maritime

- Soutenir la mise en œuvre de la Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020 et son plan d'action 2014-2017.
- Investir 30 millions de dollars, sur trois ans, pour des projets touristiques qui seront aménagés le long des rives du Saint-Laurent.
- Offrir un soutien financier de 56 millions de dollars pour favoriser l'essor du tourisme maritime en appuyant le tourisme de croisière à Montréal et à Québec, incluant :
  - 20 millions de dollars pour la réhabilitation, à des fins touristiques, de la gare maritime et de la jetée Alexandra, à Montréal ;
  - 35 millions de dollars pour le projet de reconfiguration et d'agrandissement du terminal de croisières Ross-Gaudreault, à Québec ;
  - 1 million de dollars pour le réaménagement du site Dalhousie à Québec.
- Dédier une enveloppe de 21,6 millions de dollars pour la mise en valeur de certains attraits naturels du Saint-Laurent.
- Mettre sur pied un Bureau de l'offre touristique maritime à même les ressources actuelles du ministère du Tourisme, dont l'expertise sera mise à profit pour assurer la mise en œuvre du volet touristique de la Stratégie maritime.
- Développer le potentiel du tourisme maritime dont les escales de croisières reconnues de part et d'autre du 49e parallèle, en soutenant des projets de développement d'entreprises et d'accueil touristique.
- Valoriser certains patrimoines bâtis ou éléments du paysage maritime notamment dans l'attribution de statuts légaux aux éléments du patrimoine bâti des localités pourvues d'une infrastructure portuaire, conformément aux processus légaux, afin de les rendre admissibles au Fonds du patrimoine culturel du Québec.
- Consacrer, à compter de l'exercice financier 2017-2018, une enveloppe de 750 000 dollars par exercice financier pour une période de trois ans, pour un investissement total de 750 000 dollars, afin de soutenir des initiatives de mise en valeur du patrimoine maritime des milieux visés à travers les ententes de développement culturel.

AXE 7

Moderniser et assurer la pérennité de l'industrie des pêches et de l'aquaculture

PLAN D'ACTION 2022-2025

en vue de moderniser et d'assurer la pérennité de l'industrie des pêches et de l'aquaculture

AXE 0

Former une main-d'œuvre qualifiée et développer ses compétences

en vue de former une main d'œuvre mobilisée qualifiée et de développer ses compétences

AXE 2

AXE 10

Faire la promotion internationale des industries maritimes du Québec

Dans le cadre d'un plan global de promotion et d'intervention à l'étranger (voir section 7.1), le gouvernement du Québec fera plus particulièrement la promotion de ses industries maritimes afin de mettre en valeur leurs avantages comparatifs. La Stratégie maritime permettra notamment de forger des alliances et de conclure des partenariats internationaux.

L'action internationale portée par le Québec dans le cadre de la Stratégie maritime prendra différentes formes en fonction des objectifs recherchés et des acteurs concernés, une liste non exhaustive comprendrait les initiatives suivantes :

- La recherche de partenariats étrangers désireux de participer au développement économique du Québec ;
- L'identification des marchés d'exportation pour les biens et services produits par les entreprises québécoises et dont il existe une demande hors Québec, notamment en tenant compte, sur les territoires visés, des autres ou des futures stratégies dans les domaines d'activité visés ;
- La recherche de partenaires technologiques permettant aux entreprises québécoises de réduire leurs coûts de production et de devenir plus compétitives à l'échelle internationale ;
- La conclusion d'alliances internationales permettant aux acteurs associatifs et institutionnels du Québec de se développer et d'importer des meilleures pratiques d'affaires, au bénéfice de leurs membres et des intervenants du secteur.

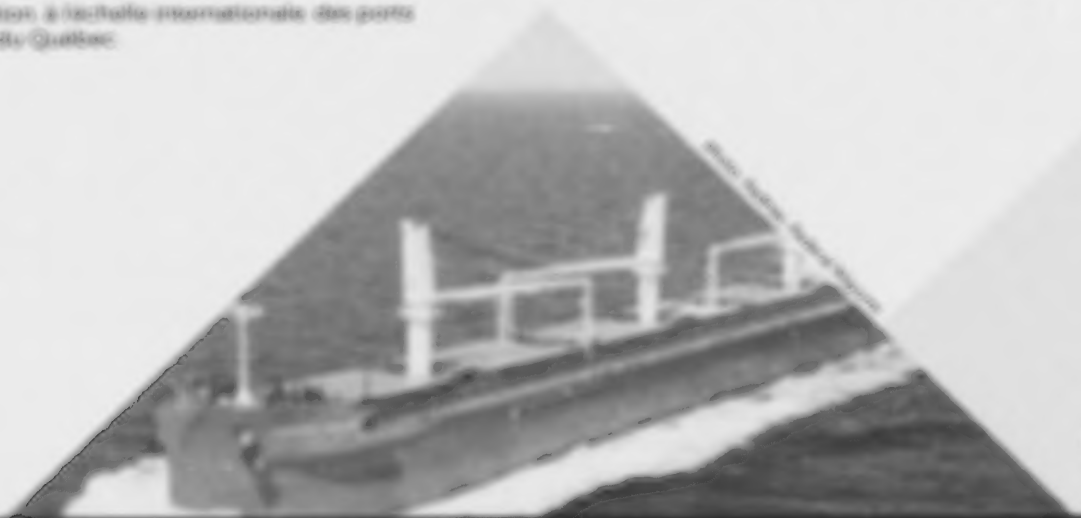
Les régions principales où devrait se dérouler l'action internationale de la Stratégie maritime seront les suivantes :

- *Europe*, de façon prioritaire la France, la Belgique, le Royaume-Uni et les Pays-Bas. Sujets d'intérêt : développement de marchés, ressources naturelles, logistique, technologies marines.
- *Asie*, de façon prioritaire la Chine et l'Inde. Sujets d'intérêt : développement de marchés et ressources naturelles.
- *Amérique du Nord*, de façon prioritaire le sud-est et le mid-ouest des États-Unis, l'Ontario et les provinces maritimes du Canada. Sujets d'intérêt : développement de marchés.

D'autre part, puisque la Stratégie maritime s'appuie pour une bonne part sur la capacité d'attirer des investisseurs étrangers au Québec ainsi que sur ses avantages distinctifs, le gouvernement travaillera notamment avec les autorités portuaires afin de mettre en valeur leurs principaux atouts.

PLAN D'ACTION 2015-2020
en vue de faire la promotion internationale des industries maritimes du Québec

- Octroyer une somme annuelle de 1 million de dollars, pendant cinq ans, à même le Programme Exportation d'Export Québec, en vue d'appuyer le développement des marchés pour les entreprises québécoises et les réseaux d'accueil et associés à des secteurs d'activité prévus à la Stratégie maritime.
- Faire la promotion, à l'échelle internationale, des ports commerciaux du Québec.
- Réaliser une stratégie d'attraction des investissements directs étrangers au Québec, de concert avec les ministères et organismes gouvernementaux dont le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations, le ministère des Relations internationales et de la Francophonie et Investissement Québec.



LA STRATÉGIE MARITIME, CRÉATRICE D'EMPLOIS ET DE RICHESSE POUR LE QUÉBEC

En stimulant les investissements publics et privés d'une somme de quelque 9 milliards de dollars, la Stratégie maritime soutiendra, sur l'ensemble de ses quinze années, 30 000 emplois directs et 21 000 emplois indirects, pour un total de 51 000 emplois. Sur l'horizon du premier cadre financier de la Stratégie maritime, ce sont 2,9 milliards de dollars d'investissements qui seront injectés dans l'économie, ce qui soutiendra 9 000 emplois directs et 6 500 emplois indirects, pour un total de 15 500 emplois, sur cinq ans. Ces investissements seront justifiés par la croissance mondiale des échanges internationaux de biens ainsi que par la nouvelle entente de libre-échange Canada-Europe.

Notamment, d'ici 2030, la création de pôles logistiques totalisera des investissements privés de quelque 5 milliards de dollars, ce qui permettra de soutenir 11 000 emplois directs. Dans le cas des zones industrialo-portuaires, les investissements se chiffreront à quelque 2,4 milliards de dollars, ce qui permettra de soutenir environ 3 000 emplois directs.

Plusieurs grands projets d'investissements privés ont d'ailleurs été annoncés et devraient se réaliser durant la période de 2018 à 2030. Les deux plus gros projets, issus des administrations portuaires fédérales, sont ceux de Contrecœur (750 millions de dollars) et de Québec (550 millions de dollars).

Les investissements publics susciteront un effet de levier auprès du secteur privé. C'est le cas en particulier des investissements prévus pour des terminaux de croisières, à Québec et Montréal, ainsi que des projets d'aménagement de sites touristiques par la Société des établissements de plein air du Québec (Sépaq). En fait, c'est plus de 135 millions de dollars d'investissement pour le tourisme maritime.

En sus de ces emplois principalement liés aux activités de construction, la Stratégie maritime permettra de soutenir des emplois découlant des activités de ces infrastructures ainsi que des emplois additionnels par effet d'entraînement ou d'externalité dans le secteur manufacturier ou de la distribution de détail.

Photo : Garde côtière canadienne

05.

PROTÉGER LE TERRITOIRE MARITIME ET SES ÉCOSYSTÈMES

Le Saint-Laurent renferme un environnement floristique et faunique exceptionnel, et la protection des écosystèmes du territoire maritime constitue par conséquent une composante fondamentale de la Stratégie maritime. Les mesures prises à cet effet auront une incidence directe sur la qualité et la pérennité des ressources marines ainsi que sur la sécurité et la santé de la population.

Le gouvernement s'est donné, à cette fin, trois axes d'intervention, soit :

AXE 1	Protéger la biodiversité et les écosystèmes d'eau douce et d'eau marine
AXE 2	Améliorer la gestion des risques liés au transport maritime
AXE 3	Contribuer à la lutte contre les changements climatiques

AXE 1

Protéger[17] la biodiversité des écosystèmes d'eau douce et d'eau marine

Le gouvernement entend poursuivre ses efforts et renforcer sa **collaboration avec le gouvernement fédéral et ses différents partenaires**, notamment en encourageant les initiatives, telles que l'Alliance verte[18], dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie maritime, pour protéger et préserver les écosystèmes du territoire maritime du Québec.

Le gouvernement entend également continuer à soutenir les travaux du Plan d'action Saint-Laurent. Il soutiendra aussi les actions et tous les efforts mis de l'avant pour **protéger le lac Saint-Pierre**, joyau de la portion fluviale du Saint-Laurent et réserve mondiale de la biosphère de l'UNESCO. Il poursuivra à cette fin la stratégie d'intervention qu'il a mise en place en vue de restaurer la qualité de l'écosystème du lac Saint-Pierre et d'y assurer la durabilité des pêcheries qui y sont associées[19] (voir section 2.2.1).

Le gouvernement du Québec reconnaît l'importance de la détection précoce, de l'acquisition de connaissances et de la concertation avec un large éventail d'intervenants en vue de la mise en place d'actions concrètes pour la prévention, le contrôle et l'éradication des espèces aquatiques envahissantes. Il structurera une approche visant à doter le Québec d'une capacité d'intervention adéquate pour **contrer les menaces posées par les espèces aquatiques envahissantes**, notamment les carpes asiatiques en provenance des Grands Lacs.

De nombreuses espèces végétales et animales ayant reçu un statut d'espèce en situation précaire, en vertu des législations provinciales ou fédérales, sont associées au Saint-Laurent. Assurer la pérennité de ces espèces et de leurs habitats contribue à la protection de la biodiversité du Saint-Laurent.

Le gouvernement réitère aussi sa volonté d'**atteindre les engagements internationaux de la Convention sur la diversité biologique** en créant un réseau représentatif d'aires marines protégées, de telle sorte que la superficie marine protégée actuelle de 1,3 % atteindra au moins 10 %, d'ici 2020. Cette mesure, étant initialement prévue pour 2015, sera atteinte d'ici 2020. Le gouvernement entend accentuer à cet effet ses démarches de concertation et de négociation avec le gouvernement fédéral, dans le cadre des travaux bilatéraux Canada-Québec qui ont cours au sein du Groupe bilatéral sur les aires marines protégées.

[17] Utilisé dans son sens large : protéger, conserver, restaurer et utiliser de façon durable.

[18] L'Alliance verte est un programme de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine.

[19] MDDELCC. [www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/lac-st-pierre].

PLAN D'ACTION 2015-2020

en vue de protéger la biodiversité et les écosystèmes

› Atteindre les engagements internationaux de la Convention sur la diversité biologique en créant, en collaboration et en concertation avec le gouvernement fédéral, un réseau représentatif d'aires marines protégées couvrant au moins 10 % de la superficie marine, entre autres en ajoutant, au Québec, des aires marines protégées répondant notamment aux enjeux de biodiversité et d'espèces à statut précaire du Saint-Laurent, dont le béluga.

› Mener à terme les négociations avec le gouvernement fédéral devant conduire à la création d'une aire marine protégée au banc des Américains, en Gaspésie.

› Poursuivre les travaux d'analyse et entreprendre une démarche de concertation des différents acteurs des Îles-de-la-Madeleine, en vue de la désignation possible d'une aire marine protégée.

› Poursuivre les efforts de la stratégie d'intervention au lac Saint-Pierre visant à restaurer la qualité de l'écosystème et à assurer la durabilité des pêcheries qui y sont associées.

› Structurer une approche visant à doter le Québec d'une capacité d'intervention adéquate pour contrer les menaces posées par les espèces aquatiques envahissantes, notamment les carpes asiatiques en provenance des Grands Lacs. Cette approche inclut la prévention, la détection précoce et les actions de contrôle et d'éradication.

AXE 2

Améliorer la gestion des risques liés au transport maritime

Le Québec collaborera étroitement avec le gouvernement du Canada afin de mettre à niveau le programme de prévention, de préparation et d'intervention en matière de transport maritime sur le territoire du Québec. Par ailleurs, les mesures que le Québec adoptera en matière de prévention et d'intervention, dans le cadre des travaux menés par un groupe de travail de la Commission des Grands Lacs et du Saint-Laurent, s'harmoniseront avec les éléments de ce programme.

De plus, ces mesures seront en adéquation avec la Politique québécoise de sécurité civile, qui a pour objectif d'atténuer les conséquences d'une catastrophe.

D'autres travaux en cours, notamment les évaluations environnementales stratégiques dans le cadre du plan d'action gouvernemental sur les hydrocarbures ainsi que le comité sur les mesures d'urgence, permettront de contribuer à **l'amélioration de la gestion du risque du transport maritime** des hydrocarbures et d'autres matières dangereuses, dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie maritime.

Le gouvernement du Québec assurera **un *leadership* auprès des acteurs municipaux, industriels et de la recherche** afin de rehausser les capacités et les expertises au Québec dans le domaine de la prévention, de la préparation, des interventions et du rétablissement relativement aux incidents et accidents potentiels de déversement.

Le gouvernement soutiendra financièrement les efforts de recherche et d'acquisition de connaissances en soutien à l'expertise et aux différentes instances, dans le cadre des processus de préparation et d'intervention d'urgence lors de déversements d'hydrocarbures sur le territoire maritime du Québec, et ce, à l'échelle locale, régionale et provinciale.

Considérant la protection des écosystèmes et la gestion du risque potentiel de déversement maritime de matières dangereuses sur le Saint-Laurent, le gouvernement entend créer un centre d'expertise aux Îles-de-la-Madeleine, spécialisé dans la prévention, la préparation et les interventions d'urgence environnementale. Ce centre d'expertise permettra d'implanter, au Québec, les meilleures pratiques fondées sur la recherche de pointe et la connaissance des écosystèmes fluviaux et marins, en collaboration avec les intervenants concernés.

Également, il poursuivra ses efforts dans l'amélioration du processus d'alerte et de mobilisation des divers intervenants interpellés par les incidents maritimes. Il fera aussi la promotion du système québécois de sécurité civile afin d'améliorer l'état de préparation des municipalités, des membres de l'Organisation de sécurité civile du Québec et des partenaires fédéraux concernés par la gestion des sinistres majeurs. De plus, une attention particulière sera portée sur le rétablissement des communautés, dans une approche de développement durable et sur les différents programmes d'aide financière s'appliquant aux déversements ou au déploiement de mesures d'urgence exceptionnelles.

Finalement, puisque la Stratégie maritime vise à favoriser l'accroissement du nombre de bateaux de croisière qui navigueront sur le Saint-Laurent et ses affluents, le gouvernement du Québec assura une exemplarité dans la promotion des bonnes pratiques pour faire face à un incident maritime impliquant un bateau de croisière.

PLAN D'ACTION 2015-2020

en vue d'améliorer la gestion des risques liés au trafic maritime

- Organiser un atelier de spécialistes sur la sécurité du transport maritime, réunissant les principaux ministères provinciaux et fédéraux concernés par les efforts de préparation et de planification des interventions sur le territoire maritime du Québec.

- Soutenir la recherche et l'acquisition de connaissances et l'élaboration d'outils en soutien à l'expertise et à la prise de décision municipale et gouvernementale aux fins de préparation et d'intervention d'urgence à l'échelle locale, régionale et provinciale relativement au déversement des hydrocarbures sur le territoire maritime du Québec. À cet égard, l'appui du gouvernement sera de 3,4 millions de dollars, au cours des cinq prochaines années.

- Poursuivre les travaux visant la mise en place d'une gestion intégrée des risques liés aux incidents maritimes potentiels, dans le respect de l'approche et des principes du système québécois de sécurité civile.

- Créer un centre d'expertise aux Îles-de-la-Madeleine, spécialisé dans la prévention, la préparation et les interventions d'urgence environnementale relativement au déversement maritime de matières dangereuses sur le Saint-Laurent.

- Accompagner les municipalités dans la mise à niveau de leur plan d'urgence, pour réduire les impacts d'un incident impliquant un navire de croisière, en favorisant le partage des responsabilités des divers intervenants interpellés.

AXE 3

Contribuer à la lutte contre les changements climatiques

Par l'entremise de la Stratégie maritime, le gouvernement continuera d'appuyer deux programmes adoptés dans le **Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques**, qui soutiennent le développement de l'industrie maritime en remplaçant des modes de transport émettant davantage de GES ainsi qu'en améliorant l'efficacité du transport maritime.

Le gouvernement continuera en outre à encourager l'emploi et le transport par la voie navigable de **sources d'énergie plus durables**. La modernisation des navires et des équipements de manutention ainsi que des modifications dans la réglementation fédérale quant aux teneurs en soufre maximales pour la production, l'importation et la vente de carburant marin utilisé par les navires sur les voies navigables du Québec représentent un contexte favorable à cet égard.

Dans le cadre du **Plan Nord**, le gouvernement vise à ce que ce territoire soit desservi en GNL. À ce titre, l'outil de transport privilégié par les promoteurs et les futurs clients sont les méthaniers transportant du GNL. La voie maritime permet ainsi d'acheminer du GNL et de diminuer les émissions de GES par les utilisateurs actuels de diesel et de mazout.

PLAN D'ACTION 2015-2020

en vue de contribuer à la lutte contre les changements climatiques

- Appuyer des initiatives dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI) et du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF).
- Encourager l'utilisation de sources d'énergie alternatives dans le transport maritime, dont le GNL.
- Soutenir les initiatives du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, liées à la protection du territoire maritime côtier et de ses écosystèmes.
- Encourager les projets visant l'utilisation de sources d'énergie électrique, dont les projets de branchement à quai des ports de Montréal et de Québec.

Photo: Gracieuseté de Merinov

06.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS ET DES CITOYENNES

[illegible]

[illegible]

[illegible]

AXE 1	Favoriser les retombées économiques locales
AXE 2	Améliorer l'offre de service des traversiers et le désenclavement des communautés concernées
AXE 3	Viser l'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités
AXE 4	Favoriser l'attraction et la rétention des jeunes
AXE 5	Lutter contre l'érosion côtière et soutenir les communautés concernées

[illegible]

AXE 1

Favoriser les retombées économiques locales

[illegible]

[illegible]

[illegible]

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

[illegible]

[illegible]

PLAN D'ACTION 2015-2020

en vue de favoriser les retombées économiques locales

- [illegible]
- [illegible]

AXE 2

Améliorer l'offre de service des traversiers et le désenclavement des communautés concernées

PLAN D'ACTION

en vue d'améliorer l'offre de service des traversiers du Québec et de désenclaver les communautés

AXE 3

PLAN D'ACTION

en vue d'améliorer la qualité de vie et de favoriser l'implication des collectivités

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

AXE 4

Favoriser l'attraction et la rétention des jeunes en région

[illegible]

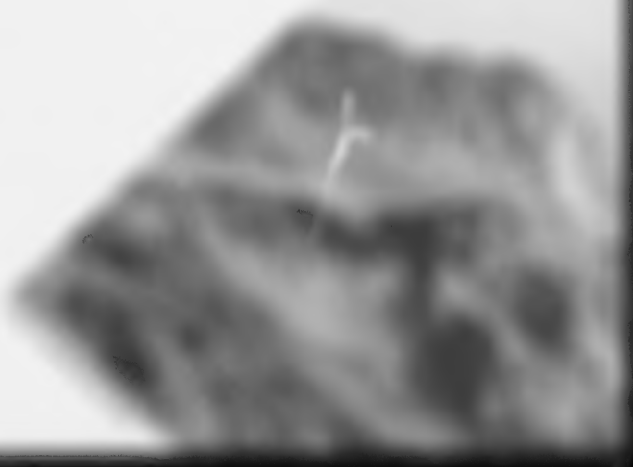
PLAN D'ACTION

en vue de favoriser l'attraction et la rétention des jeunes en région

[illegible]

AXE 5

[illegible]



07.

LE CADRE DE MISE EN ŒUVRE

Gouverner le territoire maritime du Québec, c'est gérer sa complexité. Cette gestion s'exerce dans un contexte mettant à contribution de nombreux acteurs: pouvoirs publics fédéraux, provinciaux et municipaux, acteurs économiques, groupes environnementaux, nations autochtones, etc. À cela il faut ajouter la complexité des conventions internationales ainsi que les multiples mécanismes juridiques et techniques associés à la gestion intégrée du territoire. C'est donc dans ce contexte bouillonnant d'intérêts et d'enjeux économiques, réglementaires, sociaux et environnementaux privés et publics que la Stratégie maritime est appelée à se déployer.

Le gouvernement s'est donné, par conséquent, un cadre de mise en œuvre de la Stratégie maritime, qui mise sur :

1. Une gouvernance souple et adaptée
2. Un partage des responsabilités basé sur le respect des compétences et le partenariat
3. Un processus de concertation interpellant l'ensemble des acteurs du milieu
4. Une promotion adéquate de la Stratégie maritime
5. Un cadre financier adéquat

7.1. Une gouvernance souple et adaptée

Le gouvernement créera d'abord un **Secrétariat aux affaires maritimes**, qui sera le porte d'entrée gouvernementale destinée aux affaires maritimes. Ce secrétariat permanent jouera un rôle clé dans la mise en place des lieux d'échanges et de discussions adaptés aux enjeux maritimes. Il aura pour fonction de mobiliser les acteurs du milieu maritime et de coordonner l'action gouvernementale, notamment par l'entremise de la Stratégie maritime. Il agira en étroite collaboration avec les ministères et les organismes concernés, dont plusieurs disposent déjà d'outils de concertation.

Le Secrétariat aux affaires maritimes aura le mandat de coordonner la mise en œuvre de la Stratégie maritime et son premier **plan d'action 2015-2020**. À noter que pour ce plan d'action, en plus des actions présentées dans ce document, d'autres pourront être ajoutées.

Le Secrétariat aura également la responsabilité de préparer deux autres plans d'action quinquennaux successifs, soit ceux de 2020-2025 et de 2025-2030, et de veiller à leur réalisation. Ces plans quinquennaux fixeront des objectifs, mais également des engagements liés à des cadres financiers. Le Secrétariat devra faire état de ces plans au moyen notamment de suivis périodiques et de redditions de comptes. Cette instance démontre la volonté du gouvernement de marquer sa présence et de signifier sa détermination d'améliorer la gestion des ressources maritimes.

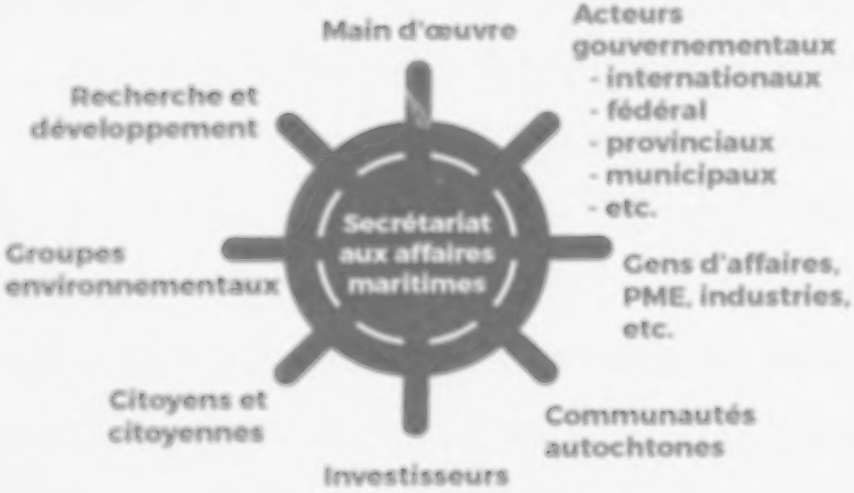
Le Secrétariat aux affaires maritimes aura notamment pour mandat de coordonner différentes tables interministérielles portant sur des enjeux de la Stratégie maritime. Cette coordination visera à faciliter l'arrimage entre les ministères et organismes qui participeront à la réalisation des plans d'action de la Stratégie maritime.

Le Secrétariat aura également la responsabilité de recommander, à partir d'analyses ministérielles, les projets prioritaires à mettre en œuvre, par exemple en matière de développement régional du secteur maritime, et de déterminer les projets à faire valoir auprès du gouvernement fédéral, notamment dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada. Pour l'appuyer dans ce mandat, le Secrétariat pourra compter sur un comité interministériel.

En effet, un **comité interministériel** sera mis sur pied et sera composé, entre autres, du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), du ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations (MEIE), du ministère des Finances (MFQ) et du ministère des Transports (MTQ). Il aura notamment comme objectif d'assurer une meilleure coordination gouvernementale liée à certaines actions à réaliser dans le cadre de la Stratégie maritime. Il disposera d'une enveloppe de 1,5 million de dollars, en 2015-2016[1], pour combler les besoins prioritaires d'information stratégique à court terme, ce qui permettra au gouvernement d'assurer le déploiement de la Stratégie maritime.

[1] *Budget 2015-2016 du Québec – Plan économique du Québec*, B. 180.

Figure 11 Secrétariat aux affaires maritimes



7.2. Un partage des responsabilités basé sur le respect des compétences et le partenariat

Le gouvernement du Québec joue un rôle de premier plan dans toutes les activités susceptibles de se dérouler sur le territoire maritime du Québec et de l'affecter. Il considère en effet qu'il est le mieux placé pour aborder sous un angle global les questions d'économie maritime, de mise en valeur des ressources maritimes, de conservation et de protection de son territoire maritime.

Par ailleurs, compte tenu des compétences dévolues au gouvernement fédéral, notamment en matière de navigation et de pêcheries, celui-ci demeure un partenaire privilégié pour l'implantation de cette stratégie.

Il en va de même, à divers niveaux, pour les gouvernements des États riverains du bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent avec lesquels le Québec partage certains de ses grands enjeux maritimes.

Le Québec participe, depuis plusieurs années, à des activités de concertations bilatérales ou multilatérales relatives aux enjeux maritimes. Il contribue, entre autres, à la mise en œuvre de l'Entente Canada-Québec sur la conservation et la mise en valeur du Saint-Laurent (Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026). Ce plan contribue à réduire la pollution, à protéger la santé humaine, à conserver, réhabiliter et aménager des habitats pour la faune et la flore, à encourager les pratiques de navigation durables ainsi qu'à sensibiliser et à mobiliser les communautés locales et autochtones. Ces éléments sont d'ailleurs en lien direct avec la Stratégie maritime.

Du côté international, le Québec est membre associé du **Conseil des gouverneurs des Grands Lacs** ainsi que de la **Commission des Grands Lacs**[76], deux organisations qui regroupent les huit États riverains des Grands Lacs et l'Ontario sur des enjeux à la fois environnementaux et économiques. Cela permet au Québec de favoriser notamment la collaboration scientifique et technique pour la gestion et la préservation des ressources de l'écosystème des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

De plus, cette collaboration se traduit concrètement par des ententes internationales visant à protéger l'eau du bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. En effet, le Québec est partie prenante de l'*Entente sur les ressources en eaux durables du bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent*, signée en 2005. Cette entente est notamment appliquée en droit interne américain et interdit les dérivations majeures hors du bassin.

[76] MRIF. [https://www.mrif.gouv.qc.ca/fr/Relations-du-Quebec/Ameriques/Etats-Unis/Relations-bilaterales/Commission-Grands-Lacs].

De plus, en collaboration avec les acteurs du milieu et par l'entremise du gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec continuera à défendre ses intérêts et à faire valoir la Stratégie maritime auprès de la **Commission mixte internationale** (CMI), un organisme conseil canado-américain. La CMI est responsable, entre autres, de la mise en œuvre des plans de régularisation des débits et des niveaux d'eau entre le lac Ontario et le Saint-Laurent. Les niveaux d'eau disponible pour les écosystèmes du Saint-Laurent et les activités maritimes et portuaires du Québec constituent un enjeu déterminant pour la Stratégie maritime, notamment dans un contexte de changements climatiques. Les niveaux d'eau constituent également un des grands enjeux régionaux du bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

7.3. Un processus de concertation interpellant l'ensemble des acteurs du milieu

La gestion des ressources maritimes du Québec concerne également un bon nombre d'acteurs du milieu, dont les instances municipales et régionales, les entreprises, les groupes environnementaux, les communautés autochtones ainsi que les citoyens et citoyennes et les différentes associations qui les représentent. Le gouvernement continuera à s'assurer que tous ces acteurs seront informés adéquatement et consultés convenablement. Plus encore, le gouvernement misera sur la concertation afin d'obtenir l'acceptabilité sociale requise à tout projet de développement lié au milieu maritime.

En effet, la concertation s'avère, de nos jours, l'outil privilégié pour mieux comprendre les enjeux touchant tous les acteurs concernés. De plus, elle encourage l'adhésion et la responsabilisation de tous les acteurs du milieu, et ce, dans leurs pratiques et leurs comportements. Elle permet d'exprimer les préférences consensuelles et d'assurer **l'acceptabilité sociale** dans la gestion des ressources maritimes.

Il y a lieu de préciser que des processus de concertation sont déjà utilisés par bon nombre d'instances, particulièrement pour la gestion des domaines interagissant avec les zones côtières, et ce, sous forme de comités d'experts, de tables sectorielles, d'organismes de bassins versants ou au moyen de consultation des citoyens et citoyennes et de comités ad hoc.

Par ailleurs, les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté et les municipalités du Québec joueront un rôle capital dans l'implantation de la Stratégie maritime, et ce, par leurs actions, leurs pouvoirs réglementaires et en tant que «gouvernements de proximité»[77]. De même, au Nord-du-Québec,

[77] Communiqué du 5 novembre 2014 : «Une nouvelle gouvernance régionale et un pacte fiscal transitoire». [En ligne]. [https://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiques/details.asp?idCommunique=2573].

l'Administration régionale Kativik, le Gouvernement de la nation crie et le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James seront appelés à jouer un rôle dans le déploiement de la Stratégie maritime. Le gouvernement entend travailler de concert avec les instances municipales et régionales pour assurer la mise en œuvre de la Stratégie, de même qu'avec les représentants et représentantes des groupes sociaux et environnementaux.

Il compte également renforcer ses liens avec les **communautés autochtones** concernées, en misant sur une relation de confiance et un dialogue positif afin de favoriser leur adhésion à la Stratégie maritime. Il proposera des solutions afin que tous et toutes puissent tirer profit des importantes et réelles possibilités économiques du secteur maritime. Notamment, la Stratégie se déploiera en conformité avec la politique gouvernementale en matière de consultation des communautés autochtones ainsi qu'en accord avec les conventions et ententes déjà conclues, y compris en milieu nordique.

Elle favorisera, de plus, dans toutes les régions maritimes, la participation des Autochtones en matière de formation, d'emplois et d'occasions d'affaires. L'État québécois, avec son partenaire canadien et les industries, collaborera, entre autres, avec les nations autochtones concernées sur les questions de transport maritime et de planification des mesures d'urgence en cas d'éventuels déversements de matières dangereuses dans les milieux marin et côtier.

En somme, le cadre de mise en œuvre de la Stratégie fait appel à **une implication des citoyens et citoyennes et des acteurs du milieu** dans les processus décisionnels, et ce, avec une volonté continuelle de transparence. C'est dans cette optique que le gouvernement entend agir, notamment en modifiant ses lois et ses règlements afin d'améliorer la gestion des ressources maritimes. Il veillera à favoriser un meilleur partage d'information et de compréhension des responsabilités de chacun et chacune. Des actions concrètes seront également mises de l'avant pour déployer ou maintenir des tables de concertation regroupant les différents intervenants du milieu maritime, telles que le Forum de concertation sur le transport maritime[28].

7.4. Une promotion adéquate de la Stratégie maritime

Le succès de la mise en œuvre de la Stratégie maritime mise sur le fait que les relations intergouvernementales seront conduites en collégialité et de manière coordonnée afin de faire valoir et de défendre les intérêts du Québec.

Le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Relations internationales et de la Francophonie, s'assurera de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan d'intervention concerté dans le cadre du volet international de la Stratégie maritime. Définie de concert avec les ministères et organismes concernés, cette stratégie d'intervention guidera l'action du gouvernement du Québec à l'étranger ainsi que les activités à caractère international ayant lieu au Québec.

De cette **concertation** découlera également une vaste campagne de promotion internationale soutenue et originale de la Stratégie maritime, fondée sur les avantages comparatifs uniques d'un projet de cette envergure. Le gouvernement entend utiliser les différents leviers économiques, législatifs et diplomatiques susceptibles d'accentuer sa présence et sa contribution dans les différentes sphères du vaste monde maritime.

De plus, tous les efforts seront déployés par les ministères et organismes concernés, avec le concours du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes, pour améliorer la collaboration entre le gouvernement du Québec, les gouvernements des autres provinces et des territoires et le gouvernement fédéral, concernant les dossiers maritimes.

Une telle démarche contribuera à maximiser les possibilités de développement liées à la Stratégie.

7.5. Un cadre financier adéquat

La Stratégie maritime s'échelonnera sur un horizon de quinze ans, soit de 2015 à 2030. Elle prévoit trois plans d'action quinquennaux. Le premier plan, qui couvre la période 2015-2020, profitera d'un ensemble d'initiatives prévues au budget 2015-2016[29]. Ce plan représente plus de 1,5 milliard de dollars d'investissements et il fera l'objet d'une évaluation au cours de son déploiement, en fonction des équilibres financiers du gouvernement et des objectifs poursuivis par la Stratégie en matière de création d'emplois, dans toutes les régions du Québec. Le **tableau 2** présente les montants des interventions.

[28] SODES. [www.st-laurent.org/dossiers-et-realisations/plan-strategique/forum-de-concertation-sur-le-transport-maritime].

[29] *Budget 2015-2016 du Québec – Plan économique du Québec*, B. 158.

Tableau 2: Initiatives prévues par le gouvernement du Québec pour la période 2015-2020 dans le cadre du budget 2015-2016 selon les axes de la Stratégie maritime (en millions de dollars)

DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE MARITIME DE MANIÈRE DURABLE	MONTANTS DES INTERVENTIONS
Investir dans les infrastructures portuaires commerciales	
Projets d'infrastructures portuaires et intermodales	200,0
Amélioration des accès routiers au port de Montréal	75,0
Créer des pôles logistiques avec l'appui des partenaires	
Projets permettant l'implantation de pôles logistiques	300,0
Aménagements d'infrastructures publiques	100,0
Développer des zones industrialo-portuaires	
Soutien des projets d'investissements privés dans des zones industrialo-portuaires	300,0
Décontamination de certains sites industriels à proximité de zones portuaires	100,0
Soutenir les chantiers maritimes québécois	
Développement des chantiers maritimes au Québec	50,0
Maintien des incitatifs fiscaux existants pour encourager la modernisation et le renouvellement de la flotte de navires par l'entremise d'un chantier maritime québécois	82,9
Développer et moderniser le tourisme maritime	
Investissement pour des projets touristiques le long des rives du Saint-Laurent	30,0
Mise en valeur de certains attraits naturels du Saint-Laurent	21,6
Construction d'infrastructures touristiques	
Réhabilitation de la gare maritime et de la jetée Alexandra, à Montréal	20,0
Reconfiguration et agrandissement du terminal de croisières Ross Gaudreault, à Québec	35,0
Réaménagement du site Dalhousie, à Québec	31,0
Moderniser et assurer la pérennité de l'industrie des pêches et de l'aquaculture	
Appui financier pour l'industrie des pêches et de l'aquaculture commerciales	15,0
Former une main-d'œuvre qualifiée et développer ses compétences	
Soutien de projets de développement de compétences et de formation de la main-d'œuvre	15,0

DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE MARITIME DE MANIÈRE DURABLE	MONTANTS DES INTERVENTIONS
Favoriser le développement des connaissances dans le domaine maritime	
Développement du réseau de recherche sur les questions maritimes	3,3
Soutien de projets d'innovation en entreprise	9,1
Faire la promotion internationale des industries maritimes québécoises	
Développement des marchés pour les entreprises québécoises	5,0
PROTÉGER LE TERRITOIRE MARITIME ET SES ÉCOSYSTÈMES	
Améliorer la gestion des risques liés au transport maritime	
Recherche et acquisition de connaissances	3,4
Contribuer à la lutte contre les changements climatiques	
Appui aux initiatives visant à améliorer l'efficacité du transport maritime	35,0
AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS ET DES CITOYENNES	
Favoriser les retombées économiques locales	
Prolonger le crédit d'impôt remboursable pour la Gaspésie et certaines régions maritimes du Québec	82,0
MISE EN ŒUVRE	
Coordination gouvernementale de la Stratégie maritime	1,5
TOTAL	**1 514,8**

Le plan d'action 2015-2020 de la Stratégie maritime prévoit créer un nouveau programme, administré par le ministère des Transports du Québec, pour soutenir les projets d'infrastructures portuaires et intermodales consacrés au transport des marchandises. Une somme de 200 millions de dollars a été prévue à cette fin, dans le budget 2015-2016.

Il prévoit également investir dans l'implantation de pôles logistiques, avec l'appui de partenaires, notamment des promoteurs immobiliers, des partenaires institutionnels et des organismes régionaux.

En effet, le budget 2015-2016 prévoit une enveloppe globale de 300 millions de dollars, sur cinq ans, pour favoriser l'implantation de pôles logistiques, avec l'appui de partenaires. Cette enveloppe globale de 300 millions de dollars est composée de 200 millions provenant du gouvernement et de 100 millions provenant du Fonds de solidarité FTQ. De plus, 100 millions de dollars sont réservés pour répondre aux besoins en infrastructures publiques, liés aux projets de pôles logistiques.

Pour soutenir financièrement les projets d'investissements privés des zones industrialo-portuaires au Québec, le budget prévoit une enveloppe de 350 millions de dollars, sur cinq ans, financée dans le cadre du Fonds du développement économique. De ce montant, 50 millions de dollars, sur cinq ans, serviront à appuyer le développement des activités des chantiers maritimes. Finalement, des travaux pouvant entrainer des investissements allant jusqu'à 100 millions de dollars, au cours des cinq prochaines années, sont prévus dans une démarche visant à décontaminer certains sites industriels à proximité de ces zones.

Un investissement de 21,6 millions de dollars est prévu pour le soutien et le développement de certains attraits touristiques maritimes et naturels et un autre, de 55 millions de dollars, spécifiquement pour des infrastructures d'accueil au tourisme de croisières pour deux projets majeurs, l'un à Montréal et l'autre à Québec.

Une aide fiscale de 82 millions de dollars est également prévue pour le développement et la diversification industriels de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et des autres régions maritimes du Québec. Cette aide s'ajoute aux incitatifs fiscaux de 82,9 millions de dollars pour soutenir les industries maritimes, annoncés antérieurement.

Des montants importants seront investis dans l'acquisition de connaissances. Au total, 15,8 millions de dollars en subventions directes seront accordés pour la recherche et le développement, dont 9,1 millions pour la recherche appliquée et l'innovation dans le secteur maritime.

Pour assurer un développement fort et durable de l'industrie maritime dans son ensemble, le gouvernement soutiendra des initiatives qui viseront à répondre à des enjeux particuliers. Ainsi, il est prévu de réaliser des interventions totalisant 70 millions de dollars, sur cinq ans, dont 35 millions pour améliorer l'efficacité du transport maritime, 15 millions, sur trois ans, pour le développement de l'industrie des pêches et de l'aquaculture commerciales, 5 millions, sur cinq ans, pour le développement des exportations et 15 millions, sur cinq ans, pour le développement des compétences de la main-d'œuvre.

Une enveloppe de 1,5 million de dollars sera également réservée, en 2015-2016, pour le comité interministériel, afin de combler les besoins prioritaires d'information stratégique à court terme, ce qui permettra au gouvernement d'assurer le déploiement de la Stratégie maritime.

En ce qui concerne les sommes de 75 millions de dollars, pour l'amélioration des accès routiers au port de Montréal, et de 61 millions de dollars, pour le nouveau programme concernant le développement du tourisme maritime et le réaménagement du site Dalhousie à Québec, il s'agit d'initiatives déjà en cours et annoncées dans le budget 2014-2015.

CONCLUSION

[illegible]

ANNEXES

[illegible]

ANNEXE 1	Acronymes
ANNEXE 2	Lexique
ANNEXE 3	Liste des tableaux, des figures et des encadrés
ANNEXE 4	Partenaires ayant déposé un mémoire
ANNEXE 5	Ministères ayant participé à l'élaboration de la Stratégie maritime
ANNEXE 6	Le territoire maritime du Saint-Laurent

ANNEXE 1

Acronymes

[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible] ..... [illegible]

[illegible] [illegible] ..... [illegible]

[illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

[illegible] ..... [illegible]

Liste des encadrés

Encadré 1 Les plus importants ports du Québec 8

Encadré 2 Le transport maritime favorise le développement industriel du Québec 9

Encadré 3 Les chantiers maritimes du Québec et leurs principaux services 10

Encadré 4 Les navettes fluviales: un élément récréotouristique structurant 12

Encadré 5 L'importance économique de l'industrie des pêches et de l'aquaculture au Québec 13

Encadré 6 Exemples de chaires de recherche sur les questions maritimes 14

Encadré 7 Le rôle de la Société des traversiers du Québec dans la connectivité des communautés 18

Encadré 8 Une intensification de la concurrence dans le commerce maritime 21

Encadré 9 L'avenir du TMCD passe par le développement de créneaux spécialisés 23

Encadré 10 Des écosystèmes exceptionnels qu'il importe de protéger 24

Encadré 11 Pôle logistique 33

Encadré 12 Zone industrialo-portuaire 35

ANNEXE 4

Partenaires ayant déposé un mémoire

Liste des partenaires ayant participé à la consultation amorcée par le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie maritime.

Cette consultation s'est déroulée du 20 juin au 15 septembre 2014.

- Administration portuaire de Montréal
- Administration portuaire de Québec
- Administration portuaire de Sept-Îles
- Administration portuaire du Saguenay
- Administration régionale Kativik
- Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent
- Armateurs du Saint-Laurent
- Association de l'aluminium du Canada
- Association des aquaculteurs du Québec
- Association des chasseurs de phoques des Îles-de-la-Madeleine
- Association des chemins de fer du Canada
- Association des croisières du Saint-Laurent
- Association des pilotes maritimes du Canada
- Association minière du Québec
- Association québécoise de l'industrie de la pêche
- Association québécoise de l'industrie touristique
- CargoM
- Cégep de Baie-Comeau
- Cégep de la Gaspésie et des Îles
- Cégep de Matane
- Cégep de Rimouski
- Cégep de Sept-Îles
- Centre de recherche sur les biotechnologies marines
- Centre d'innovation de l'aquaculture et des pêches du Québec (Merinov)
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Coalition Avenir Québec
- Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie maritime
- Comité sectoriel de la main-d'œuvre des pêches maritimes
- Commission régionale du port de Gros-Cacouna
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Communauté métropolitaine de Québec
- Compagnie d'Arrimage de Québec (QSL)
- Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
- Concept Naval
- Conseil de bande des Abénaquis de Wôlinak
- Conseil de la nation huronne-wendat
- Conseil de la Première Nation des Innus Essipit
- Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean
- Conseil mohawk de Kahnawake
- Conseil patronal de l'environnement du Québec
- Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent
- Corporation de gestion du port de Baie-Comeau
- Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent
- CPCS
- CTMA
- Davie
- École des pêches et de l'aquaculture du Québec
- École Polytechnique de Montréal
- Fédération des chambres de commerce du Québec
- Fédération des pêcheurs semi-hauturiers du Québec
- Fédération maritime du Canada

- Fednav
- Fonds de solidarité FTQ
- GazMétro — Solutions Transport
- Groupe CSL
- Groupe Desgagnés
- Groupe Le Massif
- Groupe Océan
- Innovation et développement Manicouagan
- Innovation maritime
- Institut maritime du Québec
- Institut national de la recherche scientifique
- Municipalité des Îles-de-la-Madeleine
- Navamar
- Parti québécois
- Port de Port-Cartier (côté municipal)
- Québec-Océan
- Reformar
- Secrétariat Mi'gmawei Mawiomi
- Société de développement économique du Saint-Laurent
- Société de promotion économique de Rimouski
- Société des attractions touristiques du Québec
- Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (port du Québec)
- Société du port de Valleyfield (port municipal)
- Société Terminaux Montréal Gateway
- Stratégies Saint-Laurent
- Table maricole du Québec
- TCR des Îles-de-la-Madeleine
- TCR du Haut Saint-Laurent et du Grand Montréal
- Technopole maritime du Québec
- Union des municipalités du Québec
- Université de Sherbrooke
- Université du Québec à Chicoutimi
- Université du Québec à Montréal
- Université du Québec à Rimouski
- Université du Québec à Trois-Rivières
- Université Laval
- Université McGill
- Ville de Gaspé
- Ville de Sept-Îles
- Ville de Sorel-Tracy
- Villes et Régions Innovantes (VRIc)

À cette liste s'ajoutent d'autres partenaires qui ont également alimenté la réflexion dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie maritime. Lors de rencontres ou d'événements publics, les échanges avec les différents partenaires ont bonifié les travaux en cours de réalisation.

ANNEXE 5

Ministères ayant participé à l'élaboration de la Stratégie maritime

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

Ministère de la Culture et des Communications

Ministère de la Sécurité publique

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations

Ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

Ministère des Finances du Québec

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

Ministère des Relations internationales et de la Francophonie

Ministère des Transports du Québec

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Ministère du Tourisme

Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale

Secrétariat à la communication gouvernementale

Secrétariat au Plan Nord

Secrétariat aux affaires autochtones

Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes

Secrétariat aux priorités et aux projets stratégiques

Secrétariat du Conseil du trésor

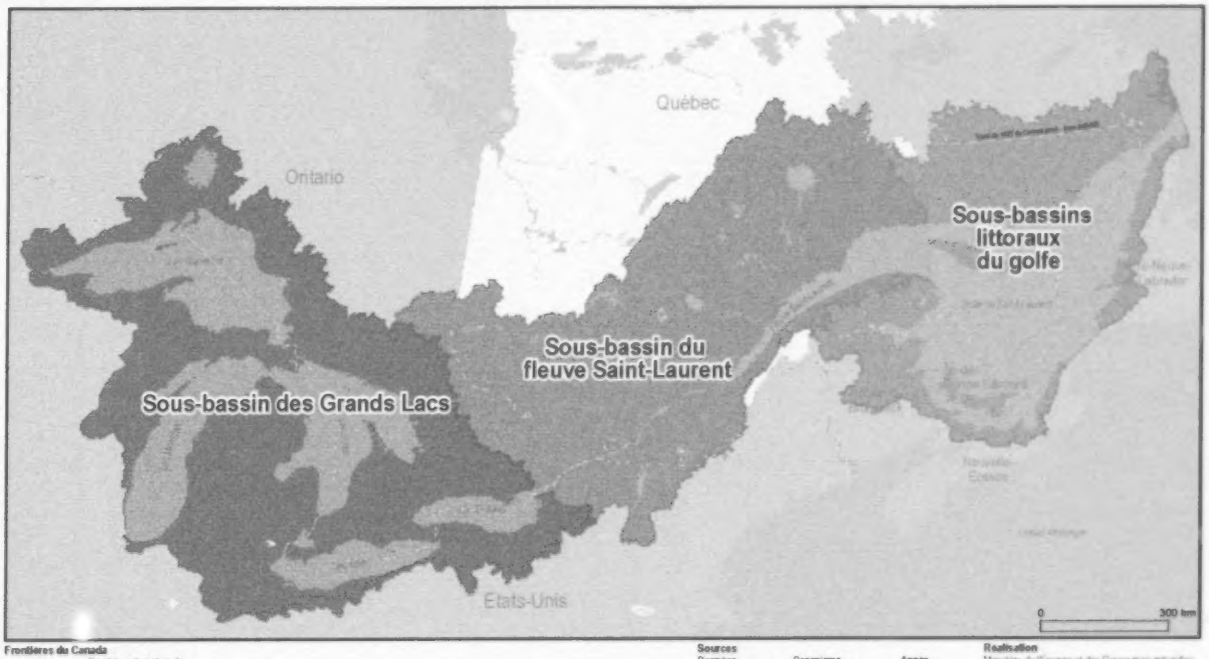
ANNEXE 6

LE TERRITOIRE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Le Saint-Laurent s'inscrit dans le bassin versant du fleuve Saint-Laurent, qui fait partie d'un ensemble plus vaste, que l'on appelle le bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent[52] (**figure 12**). Le Saint-Laurent capte à lui seul les eaux de sept des treize régions qui regroupent l'ensemble des 430 bassins versants majeurs du Québec, soit plus du tiers de l'ensemble du territoire du Québec[53].

À partir de son extrémité ouest, située au Québec, le Saint-Laurent peut se diviser en cinq sections, soit le tronçon fluvial[54], les estuaires (fluvial, moyen et maritime) et le golfe (**figure 13**). Dans le tronçon fluvial se retrouvent trois lacs, soit le lac Saint-François, le lac Saint-Louis et le lac Saint-Pierre (**figure 14**).

Figure 12 Bassin versant des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent



Frontières du Canada
Frontière internationale
Frontière interprovinciale
Frontière Québec – Terre-Neuve-et-Labrador (cette frontière n'est pas définitive)

Sources

Données	Organisme	Année
Divisions territoriales	MERN	2015
Sous-Bassins	Environnement Canada	2012

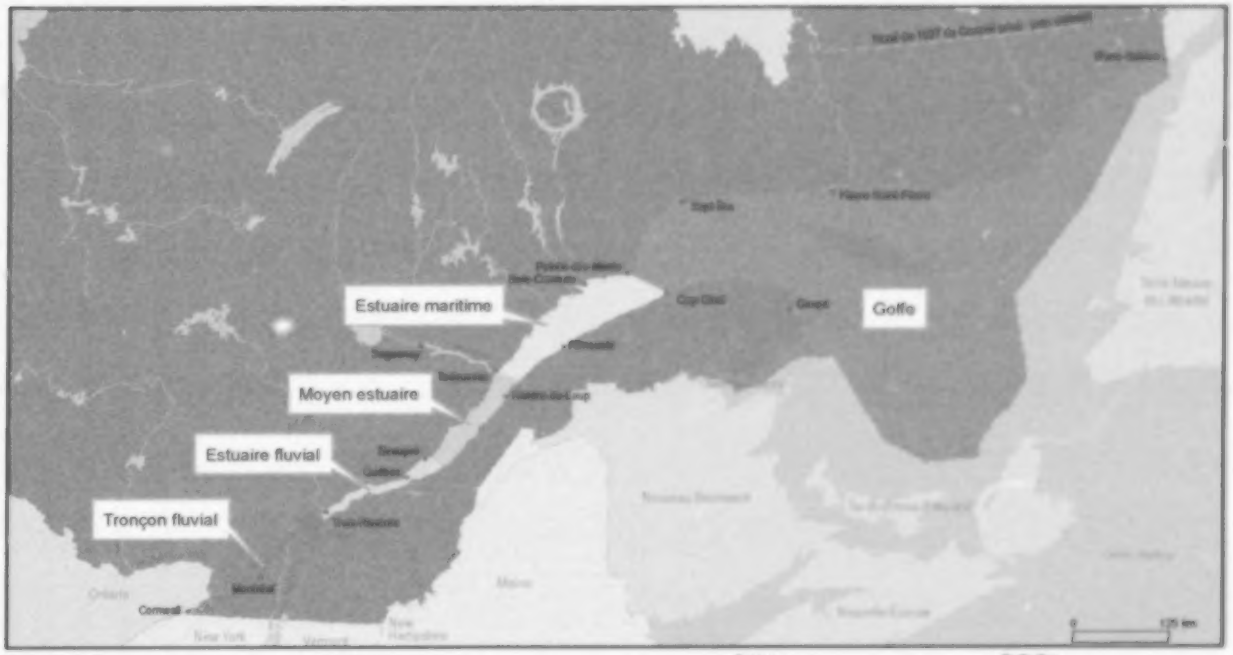
Réalisation
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
Ministère du Conseil exécutif
Note : La présente carte n'a aucune portée légale
© Gouvernement du Québec, 2015

[52] MDDELCC. [www.mddelcc.gouv.qc.ca/Eau/grandslacs/2005/index.htm].

[53] MDDELCC. [www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/flrivlac/fleuve.htm].

[54] Le tronçon fluvial débute à proximité de Cornwall, en Ontario.

Figure 13 Principales sections hydrographiques du Saint-Laurent



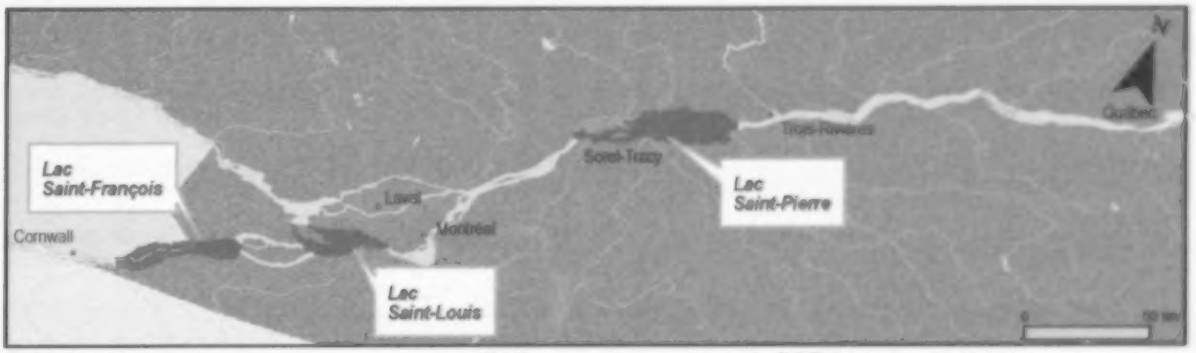
Frontières

Sources

Données	Organisme	Année
Contours territoriaux	MERN	2015
Cartes hydrographiques	MERN	1993
Limites maritimes du Québec	MCE	2015

Réalisation

Figure 14 Lacs fluviaux du Saint-Laurent



Frontières

Sources

Données	Organisme	Année
Contours territoriaux	MERN	2015
Lacs fluviaux	Environnement Canada	2011

Réalisation

Québec